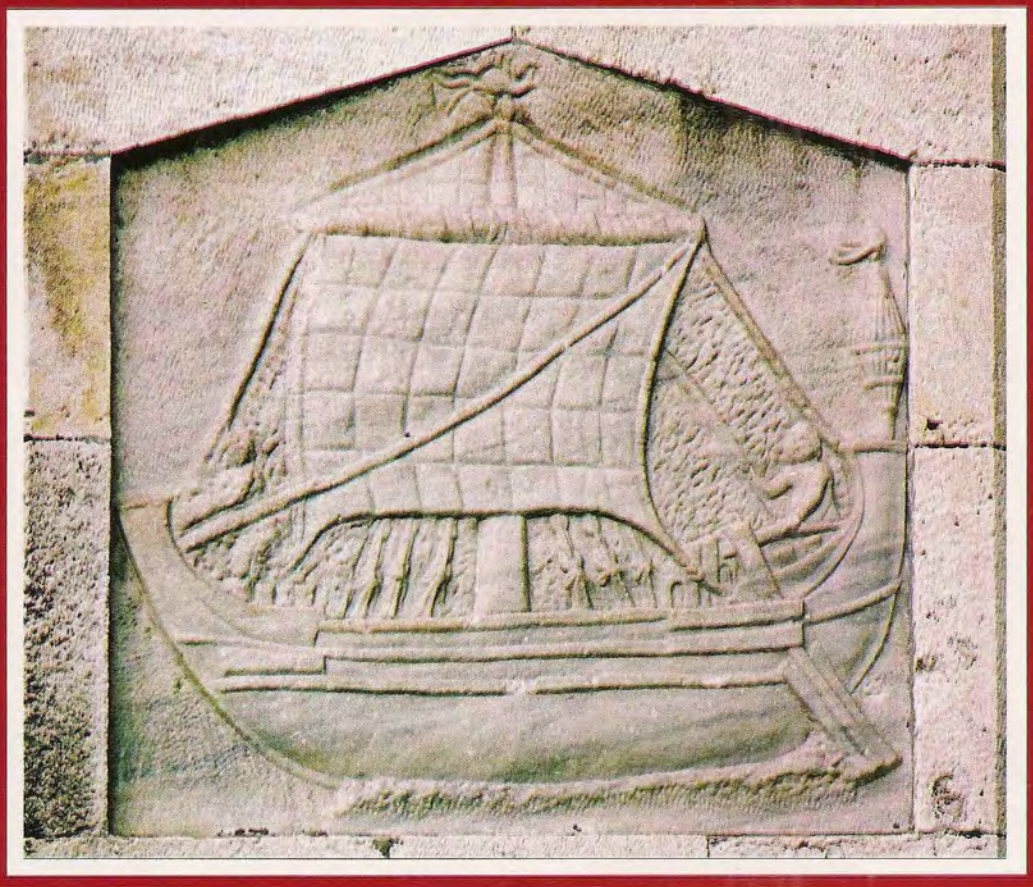
CP/62
2003

PETRE COVACEF



POVESTEA FARULUI GENOVEZ

EX PONTO

PETRE COVACEF

POVESTEA FARULUI GENOVEZ (I)

Soției mele,

CP/162
2003

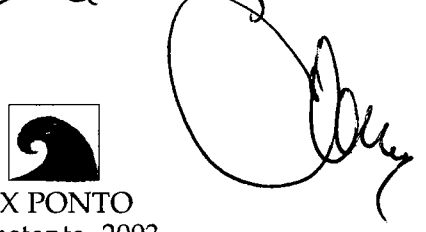
PETRE COVACEF

POVESTEA FARULUI GENOVEZ

(I)

Dnei prof. Elena Stoenescu,

Cu multă prietenie pentru modesta mea ființă și cu o îndeletnicire în mondul literelor cu tandrețe.



EX PONTO
Constanța, 2003

Coperta : **Ioan MIREA**
Foto cop. 1 – **Corabia imperială de pe Farul Genovez.**
Foto cop. 4 – **Farul genovez** și **Casa Mării**
Procesare computerizată: Eugenia STANCU

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
COVACEF, PETRE
Povestea farului genovez / Petre Covacef - Constanţa: Ex Ponto, 2003
ISBN 973 - 644 - 250 - 0

627.715

© EX PONTO

CUPRINSUL

PREFAŢĂ 9

I. DESPRE CONSTĂNŢENI 13

II. A FOST O DATĂ LA CONSTANŢA 45

III. POVESTEA FARULUI GENOVEZ 52

IV. DATE TEHNICE DESPRE UNELE CORĂBII ANTICE DIN DOBROGEA 65

V. O CORABIE IMPERIALĂ INEDITĂ LA CONSTANŢA 86

VI. SFÂNTUL GHEORGHE DE LA CAPIDAVA 100

VII. PORTUL ANTIC DE LA TOMIS 106

VIII. SECRETELE HĂRŢILOR VECHI DE LA CONSTANŢA 126

IX. PLAJA DE LA MAMAIA 139

X. PLAJELE ORAŞULUI CONSTANŢA 151

XI. TATAIA 171

XII. PLAJA DE LA TREI PAPUCI 173

XIII. ANADOLCHIOI 176

XIV. MOVILA LUI MOŞ OPREA 185

XV. UN MARE CTITOR CONTEMPORAN. ADRIAN RĂDULESCU 188

XVII. DOBROGEA ROMÂNEASCĂ. NOŢIUNI DE IMAGOLOGIE 208

INDICI 225

BIBLIOGRAFIE 229

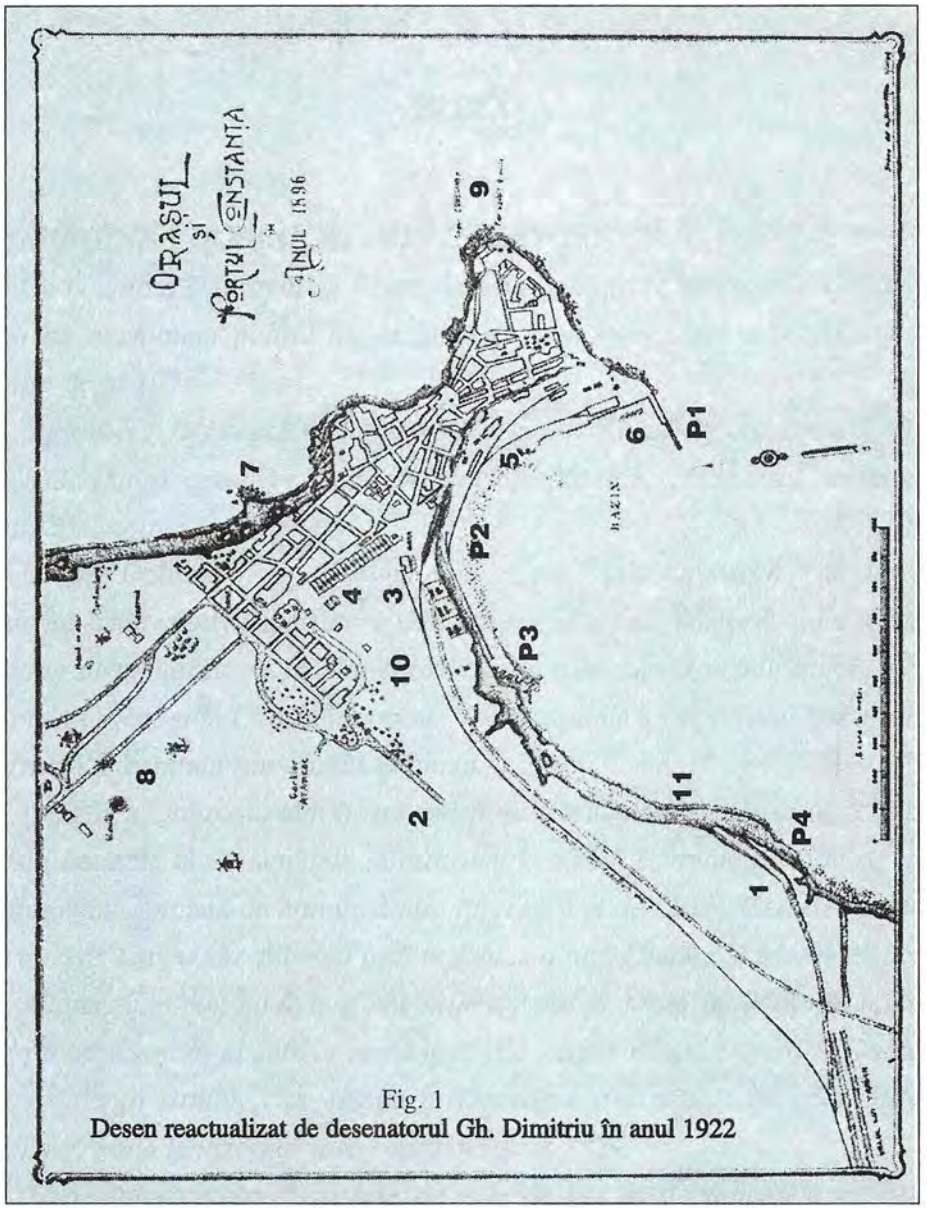


Fig. 1
Desen reactualizat de desenatorul Gh. Dimitriu în anul 1922

1. Valul Mare de pământ la intrarea în oraş
2. Valul Mic pe str. Cuza Vodă racordat la fortificaţiile curbilinii mai vechi ale cetăţii antice greceşti Tomis
3. Gara veche a oraşului
4. Grupul celor 9 clădiri duble demolate în anul 1922 (azi în Parcul Arheologic)
5. Ansamblul liniilor ferate care coborau în port (azi Bd. Marinarilor)
6. Portul Constanţa în anul 1870; bazinul, digul şi cheiul din lemn
7. Faleza de la est prăbuşită în anul 1897 pe str. Cărămidarilor
8. Movila Avretük Tepe, aprox. + 60 m; azi desfiinţată pe scuarul central al Bd. Mamaia (intersecţia de la blocul Capitol - la Cotitură)
9. Hotelul Carol şi Farul Genovez
10. Ansamblul de locuinţe CFR de la poarta 2; (Terasa Farul, azi Banca Agricolă)
11. Faleza de la P 3 - P 4 prăbuşită în anul 1858; ravena de la P 3
12. Porţile de intrare în port P 1 - P 4.

PREFAŢĂ

IMAGINEA DOBROGEI PRIN CĂLĂTORI

De la unirea Dobrogei cu România s-au împlinit în aceste zile 125 de ani. A fost un eveniment politic major în viaţa României, care a prefigurat Marea Unire de la 1918.

Înglobarea Dobrogei în hotarele Vechiului Regat ca urmare a hotărârilor Marilor Puteri europene, a surprins viaţa politică românească ieşită de sub ocupaţia otomană.

Despre Dobrogea, se cunoştea doar că era ***" ţara turcească "*** *de dincolo de Dunăre, care cândva aparţinuse ţării Basarabilor întemeietorii, a lui Mircea cel Bătrân susţinătorul cruciadelor europene, pe solul căreia se putea ajunge cel mai uşor în Orient şi la Constantinopole, fosta capitală a Imperiului Bizantin transformată în capitala Imperiului Otoman.*

Imaginea Dobrogei anterioară unirii cu România a fost făurită şi transmisă peste hotarele ei de semnale şi informaţii, stabilite vreme de sute de ani sub dominaţia otomană de administraţia turcească şi de către călătorii străini aflaţi în trecere sau cu alte misiuni prin regiunea dintre Dunăre şi Marea Neagră.

Puţine, limitate, au fost semnalările rămase pe teritoriul dobrogean, formate de preoţii creştini ai satelor româneşti din lungul malului drept al Dunării sau de rezidenţii străini, care lucrau în Dobrogea pentru diferite societăţi concesionare, până la războiul ruso - turc din anul 1877.

Toate informaţiile dispersate de sute de ani în documentele cancelariilor occidentale, în arhivele şi bibliotecile din afara Dobrogei şi ulterior a României, în mass media europeană a acelor vremuri, prefigurează o nouă disciplină cu pronunţat caracter local - ***Imagologie asupra Dobrogei*** *- de la care se poate porni în constituirea unor concluzii privind trecutul Dobrogei.*

Cel mai important document imagologic publicat despre Dobrogea de un

român, este studiul lui Ion Ionescu de la Brad (atunci călător străin prin regiune) intitulat ***"Excurssion agricole dans les plains de la Dobroudja", Constantinopole 1850.*** *Misiunea sa a fost benefică câțiva ani mai târziu, atunci când opinia publică românească a fost pusă în fața faptului împlinit. Unirea Dobrogei cu România din anul 1878.*

Altele nenumărate, firmane imperiale mai vechi în secolele anterioare, rapoarte, articole, studii ale călătorilor străini prin regiune, vin să completeze informațiile la care facem referire.

În Dobrogea zilelor noastre nu se află arhive constituite din documente oficiale sau obișnuite, curente, anterioare anului 1878, deoarece fosta administrație turcească a cazalelor dobrogene a părăsit teritoriul dobrogean la cedarea lui, cu întregul ansamblu de condici, registre și alte acte administrative scrise în decursul secolelor de stăpânire otomană.

Este unul dintre principalele motive, din cauza căruia despre Dobrogea s-a scris mai puțin sau deloc referitor la sec. XV - XIX, fiind publicate în special principii cu caracter fizic, geografic, arheologic, de biologie și de științe sociale bazate pe documente colaterale.

În nici o lucrare cunoscută nu sunt prezentate personalitățile Dobrogei secolelor anterioare, sultani sau alți demnitari otomani și cronicari de seamă, deoarece prin tradiția principatelor de dincolo de Dunăre, viața românească abundă de motive și exemple antiotomane. Fiecare dintre aceste personalități dobrogene, chiar alogene, bune sau rele, fac parte din trecutul românesc.

Orașul Constanța nu face excepție de la aceste motive.

*

Povestea Farului Genovez *este o evocare a trecutului arheologic constănțean, publicată cu materiale aflate în arhiva Muzeului de Arheologie din Constanța, cu acordul, sub îndrumarea și cu sprijinul cercetătorilor muzeului.*

Volumul se dorește o poveste adevărată, care restabilește repere sau detalii confirmate tehnic din trecutul orașului. Ca urmare, am folosit numai concluzii verificate de cercetarea clasică, având ca reper seria veche și seria nouă din Analele Dobrogei, anuarul orașului.

Volumul se bazează pe o bibliografie indelung studiată, iar unele comentarii făcute pe baza documentelor deja publicate, sunt rezultatul unor interpretări deduse din contextul fotografiilor și hărților, ca urmare a îndelungatei experiențe profesionale, inginerești.

Astfel avem posibilitatea de a oferi cititorilor orașului Constanța câteva - ***icoane dobrogene*** *- figurative sau scrise, documentele cu care lucrează imagologia.*

Explicativ, volumul este bogat ilustrat cu piese inedite sau edite.

De foarte multă vreme o serie de ***icoane*** *(imagini în cazul de față) ale vechiului oraș Constanța (Küstendje), au fost semnalate cu diverse ocazii în volume de memorialistică sau în studii și articole științifice, publicate în anuare sau alte publicații ocazionale ori periodice, ca suport al temelor abordate sau pur și simplu informative.*

De foarte puține ori s-au publicat hărți sau planuri stradale vechi ale orașului Constanța ori a zonelor adiacente, în absența comentariilor privind scopul și destinația hărților.

Sursele tuturor icoanelor prezentate fiind dovedite bibliografic și arhivistic, provenite din semnalele și informațiile călătorilor străini anterioare sau contemporane anului 1878, rolul nostru a fost acela de a le interpreta și de a le comenta din punct de vedere tehnic.

Apelarea noastră la istoria antică, medie și contemporană rezultând din context, cu argumentele fixate de specialiștii arheologi în domeniu. În acest caz nu ne-am permis să avansăm ipoteze personale, ci ne-am folosit de istorie și arheologie doar ca vectori ai expunerilor pluridisciplinare.

Considerăm că de rezultatul acestor demersuri imagologice înserate în carte, vor beneficia tinerii cititori ai volumului, elevii de liceu, cărora volumul le este adresat.

Într-un capitol special înserat la sfârșitul volumului am postulat principiile la care face apel noua știință imagologică, semnalată de Nicolae Iorga, Paul Cernovodeanu și de Dan Amedeo Lăzărescu în publicațiile românești de specialitate, știință care lucrează în congruență (în completare) cu ***Istoria Orală****.*

Completarea fiecărui paragraf al principiilor icoanelor dobrogene formulate, cu noi documente recuperate din arhivele puțin cercetate de la Istanbul, Odessa, Moscova și St. Petersburg ori de oriunde din Europa, va constitui un exercițiu și o competiție în fața cercetării situației orașului Constanța și a Dobrogei. Acolo se află metri întregi de arhive despre Dobrogea și Constanța, probabil cele mai vechi și mai numeroase din arhivistica românească.

Autorul,

I. DESPRE CONSTĂNȚENI

Amintirile cu care deschid capitolul și cartea de față, fac parte din ciclul intitulat ***Povestirile din orașul meu*** și au ca destinație elevii aflați în pragul adolescenței și al examenului de capacitate.

Este vârsta cea mai frumoasă a tinereții, este vârsta curiozității și a întrebărilor.

1. JOCURILE COPILĂRIEI

La fel ca și voi elevii din zilele noastre acum mai bine de 50 de ani, m-am prezentat la examenul de admitere (de capacitate) în ***Liceul Mircea cel Bătrân, L.M.B.*** din Constanța.

Atunci imediat după război, în tradiția școlii românești tinerii învățau în licee deosebite pe sexe, la ***L.M.B.*** unde funcționa singurul liceu de băieți din oraș și la ***Liceul Ana Ipătescu, L.A.I.,*** nume care înlocuise fosta denumire a ***Liceului Domnița Ileana, L.D.I.,*** singurul liceu pentru fete.

Clădirea în care funcționau alternativ cele două licee, este aceiași cu actuala clădire a ***Liceului MIhai Eminescu,*** aici unde existase înainte de război ***L.D.I.***

În fiecare zi, dimineața, învățau fetele, iar după amiaza învățam noi băieții. Clădirea liceului Mircea fusese rechiziționată de Armata Sovietică imediat după război. Localul liceului a rămas ocupat vreme de mai bine de 15 ani după război, până când prin anul 1959, printr-o altă reformă școlară s-au constituit liceele și clasele mixte.

Purtam matricole brodate la ceaprazar pe mâna stângă, numerotate. Le scoteam din capsele mascate pe mâneca vestonului uniformă, sau din frunte de deasupra cozorocului șepcii de liceean, atunci când plecam de la școală pe stradă, sau mergeam la cinematograf, unde, la anumite filme nu aveam voie să intrăm, fără acordul dirigintelui clasei sau al pedagogului.

Fig. 2. O promoţie de absolvenţi ai Liceului Mircea cel Bătrân

Absolvenţii claselor a XI - a A, B, C, după zece ani în anul 1964.

În faţa grupului de absolvenţi profesorii : **Grigore Sălceanu** - limba franceză, în costum alb; **Nicolare Rădulescu,** desen; **Maria Bacalu,** limba rusă; **Ana Şeitan,** fizică şi chimie; **Vasile Dragoş,** istorie; **Gheorghe Zaharia,** directorul liceului, matematici; în spate **Gheorghe Mugioiu,** directorul adjunct, limba franceză; **Vasile Neacşu,** matematici; în stânga grupului prof. **Bavaro Severino,** ştiinţe naturale.

Războiul şi bombardamentele

Războiul şi bombardamentele asupra oraşului le petrecusem în cea mai crudă realitate a lor, atunci când asupra Constanţei din primăvara şi vara anului 1944, se revărsa covorul distrugător de vieţi şi de locuinţe, cu ochii larg deschişi dar de loc speriaţi ai unui copil din clasa a II - a.

În vremea bombardamentelor sovietice asupra oraşului şi portului Constanţa, mai rar americano - britanice efectuate târziu în iulie - august 1944, principala noastră grije a copiilor fiind aceea, de a colecţiona schije de la bombele explodate în diferite puncte din oraş.

În timpul alarmelor aeriene care precedau bombardamentul, care de regulă se desfăşurau noaptea, noi copii, căpătasem experienţa de a deosebi după zgomotul motoarelor, tipurile de avioane care semănau distrugerea sau moartea. Ne contraziceam a doua zi dimineaţa prezentându-ne schijele adunate din

bombele explodate în oraş, asupra tipurilor de avioane care zburaseră deasupra oraşului.

Ca etalon aveam sunetul leneş al vechilor hidroavioane româneşti Savoia-Cant 501, care se aflau la baza de pe lacul Siutghiol la Hangarele Noi de la Palazu Mare, peste lac de Hangarele Vechi - dezafectate de atunci - acestea nişte ruine de mult uitate, aflate azi în spatele frumoasei clădiri a Universităţii Ovidius.

Într-o noapte din anul 1944, fiind în adăpostul subteran din hruba adâncă a unui cârciumar vecin de pe str. Lucaci, o cutremurare îngrozitoare am simţit-o şi nu mai pot s-o uit niciodată.

O bombă de avion căzuse la 50 m de adăpost în mijlocul curţii unui lăptar vecin pe nume Pericle. A doua zi dimineaţă am văzut cum explozia bombei, lăsase o groapă de 2 - 3 m adâncime şi distrusese grajdul lăptarului cu animale cu tot.

Formaţiunile româno - germane de apărare antiaeriană din oraş, care aveau baterii de tunuri pe conturul oraşului, la Tataia, în Gara Palas, la Movila Sara din Km 4 - 5 sau în port la Cuibul Reginei, trăgeau salve nesfârşite în urmărirea avioanelor de bombardament duşmane. Pe cerul oraşului, noaptea, o serie de proiectoare electrice foarte puternice, brăzdau cerul întunecat cu raze luminoase până prindeau în focar avionul buclucaş.

Era un spectacol de lumină de genul celor organizate azi în filme de Jean Michel Jare, sau cele de Ziua Marinei atunci când noaptea se trag artificii.

O sclipire argintie a avionului prins în razele a trei proiectoare, nu-l mai scăpau din colimatorul tunurilor până nu-l doborau. Noi copii, le urmăream din gura adăpostului, până ce gardianul public ne trimetea traşi de urechi, în fundul tranşeii acoperite la mamele noastre.

Ziua, copil fiind, şcoala fiind întreruptă, aveam două atribuţiuni importante.

Joaca era pe primul plan. Cu pregătitul lecţiilor date pentru acasă de învăţător, era o altă treabă. Mereu amânată.

Apoi, în al doilea rând venea statul la coadă. Noi copii, certaţi, goniţi, eventual bătuţi de mame, eram trimişi la brutăria cartierului de pe str. Chiliei, pentru a cumpăra pâine pe cartelă. De fapt, cartela era un moft, deoarece brutarul interesat de profitul său, avea suficiente resurse pentru a fabrica pâine, peste normele impuse de autorităţile coruptibile.

La Constanţa, nu prea a fost foamete în vremea războiului sau după aceia. După război prin 1946 - 47, a fost în schimb o foamete cumplită în Moldova. Majoritatea locuitorilor se descurcau contra cost sau cu alte servicii necesare,

cu resursele furnizate de bunicii de la țară sau alte rude apropiate, destul de bogate, dispersate în comunele limitrofe și în județ.

În Dobrogea nu au existat oameni săraci. Pământurile pârloagă erau cu miile de hectare. Pentru cultivarea lor era necesară doar dorința de a munci, animalele de povară și sămânța. Restul dădea Dumnezeu. Animalele se împrumutau contra cost cu plata la toamnă, sămânța se cerea de la un vecin care o dădea fără dobândă. Rămânea numai dorința de a munci.

În doi ani țăranul devenea chiabur după evaluările comuniste.

În orașe, la Constanța, sau pe litoral, populația dispunea la piață de cantitățile mari de pește capturat în mare, de calcan și macrou (scrumbie albastră).

Atunci în mare nu se pescuiau guvizi.

Guvizii sau stavrizii care se capturau în talianele întinse în mare în jurul digurilor, erau aruncați la loc în mare, deoarece îngreunau transportul celorlalți pești cu valoare pe piață. Calcanul se aducea în piață de la pescăriile orașului cu căruțele zilnic și se descărca cu furca pe tarabe.

Azi calcanul a ajuns un lux. Pălămida a dispărut definitiv. De vină este poluarea cu petrol a apelor mării, chiar acolo unde calcanul se vâna din abundență la Capul Midia și la sud de digurile portului Constanța.

Jocurile

În zilele în care nu puteam fugi la plaje de sub atenția vigilentă a mamelor, în toate cartierele din Constanța jocurile cele mai frecvente erau ***cirlikul, jocul de nouă pietre,*** iar numai primăvara în vremea Paștelui practicam jocul de ***coci***. Rareori jucam și ***poarca*** pe un loc viran, aflat pe maidanul străzii.

Fotbalul cu mingea de cârpă nu prea îl agream.

Din anvelopele pline cu buret ale avioanelor de la aeroportul orașului (de lângă CED), se puteau strunji sferic o serie de mingii ușoare pentru picioarele noastre goale de mărimea celei de la jocul de oină, care săreau bine pe teren dar periculoase pentru degetele noastre. Erau mingiile de crep.

Străzile erau bine delimitate ca locuri de joacă între grupurile de băieți și rareori un băiat mai îndrăzneț mergea să se joace pe o stradă vecină, de unde inevitabil se întorcea bătut.

Fetele, pe care noi băieții le urmăream lacom printre crăpăturile gardurilor, se jucau în curțile locuințelor lor sub supravegherea acerbă a mamelor. Construiau din preșuri sau cuverturi corturi, în care se ocupau de pregătitul mesei pentru păpușile din cârpă, pe care le aranjau și fardau cu sulimanurile furate de pe toaletele mamelor. Păpușile deși personificau fete erau veșnic certate, fiind botezate cu numele băieților obraznici de pe stradă, aduși teoretic sub

cort la reeducare.

Pentru noi băieţii era un privilegiu câştigat cu greu şi cu o comportare ireproşabilă, acela de a căra fetelor ghiozdanul la şcoală, sau chiulind de la ore, să le însoţim spre casă de cele mai multe ori suferind în tăcere.

Bileţelele anonime scrise de noi, pline de declaraţii, rămâneau veşnic fără răspuns. Le strecuram printre gard iar ca din întâmplare fetele, îşi făceau de lucru pe acolo, pentru a le culege. Urmărite de mamele indiscrete, bileţelele erau confiscate, devenind un motiv pentru ca fetele să fie trase de codiţe. Ce jale pentru fete, ce jignire pentru noi.

Astăzi după atâţia ani, când mă uit la televizor la jocurile de ***baseball americane, la cricketul şi golful englezesc, la hockeyul pe iarbă sau pelota spaniolă,*** stau şi mă întreb de unde şi cum anume cunosc americanii sau englezii regulile jocurilor copilăriei noastre.

Noi, aici la Constanţa, nu aveam de unde afla regulile acestor jocuri, jocul celor ***nouă pietre*** existând în tradiţia oraşului din vremuri trecute, jucate în generaţii anterioare de părinţii şi bunicii noştri, de la care le-am moştenit. Regulile exacte ale ***baseballului american***.

La fel când privesc azi jocul de ***cricket englezesc,*** jucat cu pasiune prin alte ţări din Orientul Îndepărtat în India sau Pakistan, revăd cu ochii minţii partidele noastre de ***cirlik.*** La fel şi partidele olimpice de hockey pe iarbă îmi aminteşte de ***poarca*** noastră sau de ***golf***, atât de mediatizate la televiziune.

Cirlik

Jocul are două piese principale ***padela şi cirlik-ul***. A nu se asemăna cu ţurca, care se joacă în alte părţi din ţară, deşi DLRM sau DEX le confundă.

Piesa principală a jocului era o bucată de lemn de 10 - 15 cm lungime, tăiată dintr-o şipcă pătrată, ascuţită conic la capete. Pe cele patru feţe erau crestate cifrele romane I, III, V, X, care marcau numărul de lovituri ce se puteau aplica cu padela, pentru a-l trimite dincolo de linia de capăt a spaţiului de joc.

La Constanţa ţurca avea reguli mai simple decât la cirlik, dar miza era aceiaşi.

Aveam şi campionate între străzile apropiate care inevitabil se terminau cu o cafteală generală. Normal, oaspeţii plecau bătuţi. La o nouă provocare din partea lor transmisă prin delegaţi neutri şi imuni, uitam episoadele anterioare şi cu jurăminte de ... *să moară mama,* le întorceam vizita de data asta pe terenul lor. Rezultatul vă las să-l bănuiţi.

Nouă pietre

Se alegeau nouă pietre plate de regulă cărămizi subţiri sparte, care se aşezau una peste alta în funcţie de mărimea lor de 4 - 8 cm latura, pe un teren

aflat ca loc de țintă undeva lângă un perete oarecare. Obiectul în mișcare era o mingie de oină, de tenis, de krep, sau în cel mai frecvent caz minge de cârpă.

În joc, cei care cu mingia dărâmau turnul se dispersau pe niște ***baze*** stabilite anterior, iar adversarii căutau să elimine jucătorii prin lovire cu mingia exact ca la ***baseballul*** american, în vreme ce se dorea ridicarea din nou a turnului de nouă pietre.

Poarca

Urmărind azi jocurile olimpice de ***hokey pe iarbă,*** în care jucătorii sau jucătoarele se cotonogesc la picioare chipurile din greșală, mi-am reamintit regulile jocului de poarcă, pe care-l practicam și noi acum 50 de ani cu o cutie de conserve în loc de puck. Fără comentarii.

Nu v-aș dori să fiți loviți vreodată cu o bâtă în fluierul piciorului.

Jocul de coci

Fiecare jucător trebuia să aibă mai multe bile pe categorii. Miza jocului era aceea, de a câștiga cinstit conform regulilor bilele adversarului.

Bilele aveau denumiri în funcție de material, proveniență și utilitate.

Oțelul, era o bilă de 10 - 12 mm diametru de la un rulment demontat, de care posesorul era foarte mândru.

Cocile, erau bile din ceramică frumos vopsite în culori variate de 9 mm diametru, care se cumpărau de la orice librărie din oraș. Predominau culorile roșii, albastre, galbene, rareori verzi. Din superstiție nu existau bile negre. Bile albe nu se fabricau. Cocile se fabricau în cuptoarele cărămidăriilor din oraș.

Mi-aduc aminte că prin anii 1950, cu un leu se puteau cumpăra 10 coci. Între echivalentul unui caiet dictando 0,90 lei sau cu pătrățele 1,10 lei.

Limoniile, erau bile din sticlă frumos colorate în masa sticlei, obținută la turnarea bilei de 13 mm diametru, care se foloseau la etanșarea sticlelor de limonadă acidulată sau de bere sub arcul capacului.

Jocul de coci se desfășura pe un teren plat bine compactat, numit turcește *yol.*

Procedeul de lovire în joc a bilelor se făcea de pe locul oprit al oțelului, de după prima aruncare de la linie a oțelului prin *chiștoc* sau prin *maiele.*

La chiștoc, procedeul este arhicunoscut.

La maiele, oțelul era lovit pe direcție cu degetul mare al mâinii semideschise așezate cu podul palmei pe pământ.

Foarte rare erau cazurile în care cei mai buni jucători - de aceiași vârstă - își *dădeau barba* adică pierdeau toate cocile. Frumusețea bilelor colorate și zgârcenia copilăriei temperau elanul jucătorilor, în a miza mai mult de două -

trei bile pe un joc.

O limonie valora la schimb două sau trei coci. Un oţel bun valora zece coci.

Azi când mă uit la televizor şi văd ***pelota*** cu bile mari şi grele al unor bărbaţi maturi din Spania sau din Franţa, îmi aduc aminte cu nostalgie de jocul nostru de coci.

Sau mai era un joc la noi între doi parteneri numit ***cap - cap călărit-a***. După lovirea pietrei adversarului cu propria piatră scoasă din macadamul drumului, beneficiai de căratul în cârcă până la piatra ta.

Până în anul 1950, nu practicam jocul de volei şi de baschet din cauza lipsei mingiilor respective. Iarna puţini dintre noi aveam patine prinse cu cheie de talpa bocancilor, iar cu schiurile nu avem unde să ne întrecem.

Jucam şi atunci fotbal cu mingii de cârpă făcute din ciorapi de bumbac, în care îndesam ghemele de lână furate din andrelele mamelor. Jucam în picioarele goale pe maidan sau în curtea şcolii. Nici nu vă daţi seama ce grea era o mingie de cârpă udă.

Nu exista băiat, care vara să poată încălţa un pantof sau o gheată, din cauza degetelor de la picioare belite şi umflate în pietrele în care şutam cu neatenţie. În prima lună de şcoală din toamnă mergeam încălţaţi în sandale.

2. STRĂMOŞII

O problemă de istorie a jocurilor copilăriei

O enciclopedie a sporturilor actuale afirmă şi este perfect adevărat faptul, că englezii au inventat jocurile de echipă, cele care se practică în zilele noastre.

Dar de unde, când şi cum a apărut **criket**-ul la Constanţa, practicat de locuitorii oraşului zeci de ani sub numele de **cirlik** sau **piche**, ori **baseball**-ul mascat în regulile celor **nouă pietre**.

Între anii 1857 - 1858 a apărut la Küstendje (Constanţa) şi în Dobrogea, o societate englezească intitulată *Danube and Black Sea Railway Co. Ltd.* - ***DBSR*** - care concesionase de la guvernul otoman, teren şi permisiunea de a construi linia ferată de la Cernavodă la Constanţa iar la Constanţa teren în oraş, pentru amenajarea unui port maritim.

În ilustraţiile următoare prezentăm traseul liniei ferate construite şi inaugurate la 4 octombrie 1860, în raport cu o schiţă sumară a traseului liniei ferate actuale; de asemenea o schiţă sumară a planului Portului Küstendje întocmită în anul 1858, înainte de prăbuşirea falezei amintită în fig. 1.

Dacă linia ferată Cernavodă - Constanţa a fost un succes al societăţii engleze, portul a fost un mare eşec. Din portul schiţat nu s-a construit mai nimic

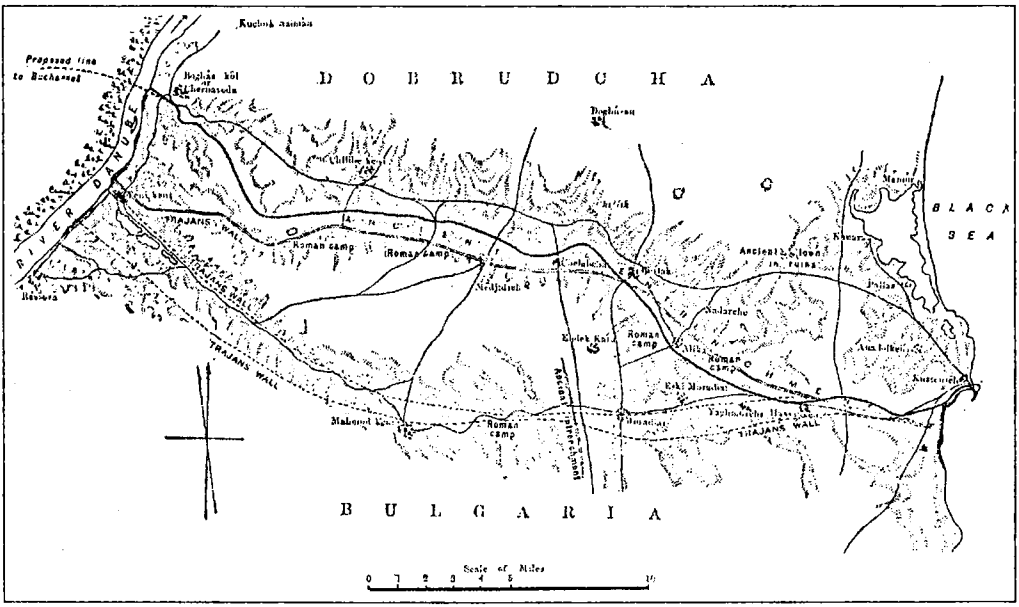


Fig. 3. Traseul liniei ferate de la Cernavoda la Constanţa din anul 1860

Ridicarea topografică originală întocmită între 1857 - 1860 de către DBSR, urmăreşte pe la nord de Valea Carasu cele trei valuri de pământ dobrogene, notate pe plan Trajan's Wall. De reţinut numărul mare de *campus-uri romane antice* şi drumul vechi de legătură dintre Küstendje şi Cernavodă de pe traseul Cocoşu - Nazarcea. Pe plan apare un drum necunoscut pe alte planuri contemporane, amenajat printr-o tranşee de la sud la nord, care traversa Balta Carasu pe la coada ei, între satele Kuciuk Kioi (Ciocârlia de Sus) şi Chelabeia (aşezare neidentificată) între Medjidieh şi Borlak (lângă Poarta Albă). Probabil un drum roman prin mijlocul Dobrogei de la sud la nord

De remarcat propunerea de traversare a Dunării cu pod spre Bucureşti, datând din anul 1860.

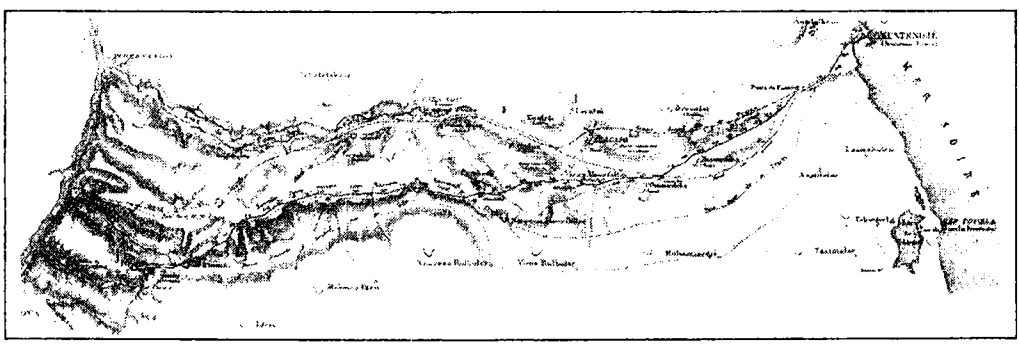


Fig. 4. Harta Avril. Planul drumului francez de la Rasova la Constanţa

Planul a fost ridicat de Misiunea militară franceză în anul 1855, cu ocazia amenajării drumului. Planul a fost prezentat la Academie Română în anul 1870 de către baronul Adolphe d´Avril, trimisul Franţei la Bucureşti.

din cauza prăbuşirii falezei, motiv pentru care traseul de coborâre al liniei ferate în port, a fost modificat de împrejurări.

Probabil că englezii aflaţi la Constanţa, oameni tineri şi cu suficient timp liber pentru agrement, au practicat jocurile lor inventate în Anglia. Ei au fost aceia care au atras ca parteneri la jocurile lor, pe tinerii şi copiii aflaţi în oraş şi i-au învăţat regulile englezeşti.

După plecarea englezilor prin 1880, tinerii locuitori ai oraşului au continuat jocurile învăţate de la ei, dar din cauza lipsei echipamentului de joc şi a materialelor pentru jocurile originale, greu de procurat din străinătate şi scumpe, au adaptat regulile englezeşti la meterialele disponibile în oraş, piatra, cărămida, lemnul sau cutiile de conserve.

Avem convingerea că numai în acest mod s-au putut păstra peste ani, reguli ale întrecerilor sportive văzute azi la televiziune în Anglia, Statele Unite ale

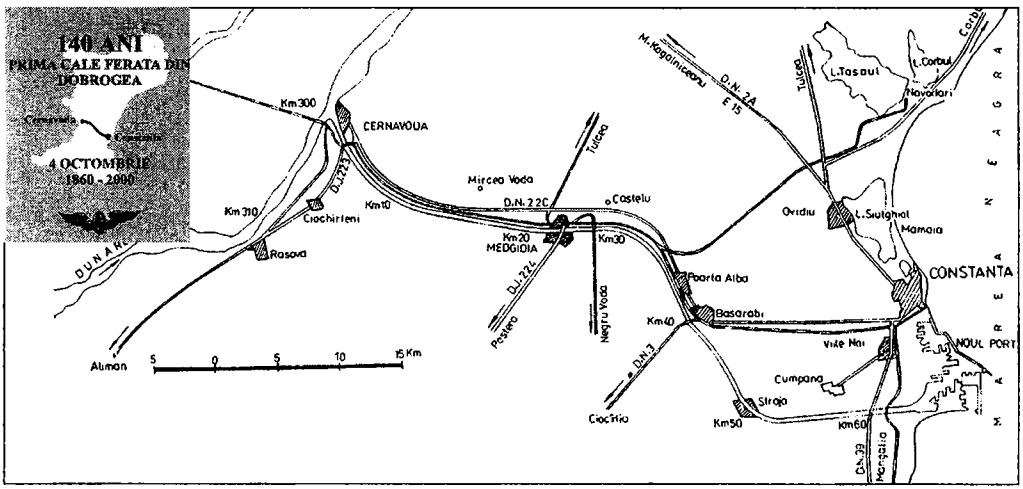


Fig. 5. Traseul actual al liniei ferate de la Cernavoda la Constanţa

Americii sau în Orientul Îndepărtat.

Chiar jocurile au fost rebotezate în limbile locale, **cirlik, piche, nouă pietre sau poarca.**

Dar populaţia eterogenă formată atunci în momentul unirii Dobrogei la România, numai din supuşi otomani şi străini, era bolnavă fizic şi moral după războiul Crimeeii. Consulul francez de la Constanţa *Urbain de Chousserie* consemnează în 1880, că între locuitorii oraşului existau 350 de bolnavi luetici (cu sifilis), majoritatea lucrători în port, după constatările dr. Bolton primul medic (felcer de vapor) al oraşului.

În anul 1878, atunci când Dobrogea a devenit românească, la Constanţa se afla o singură familie de români, familia Târpă (Cârpă). Restul erau locuitori din

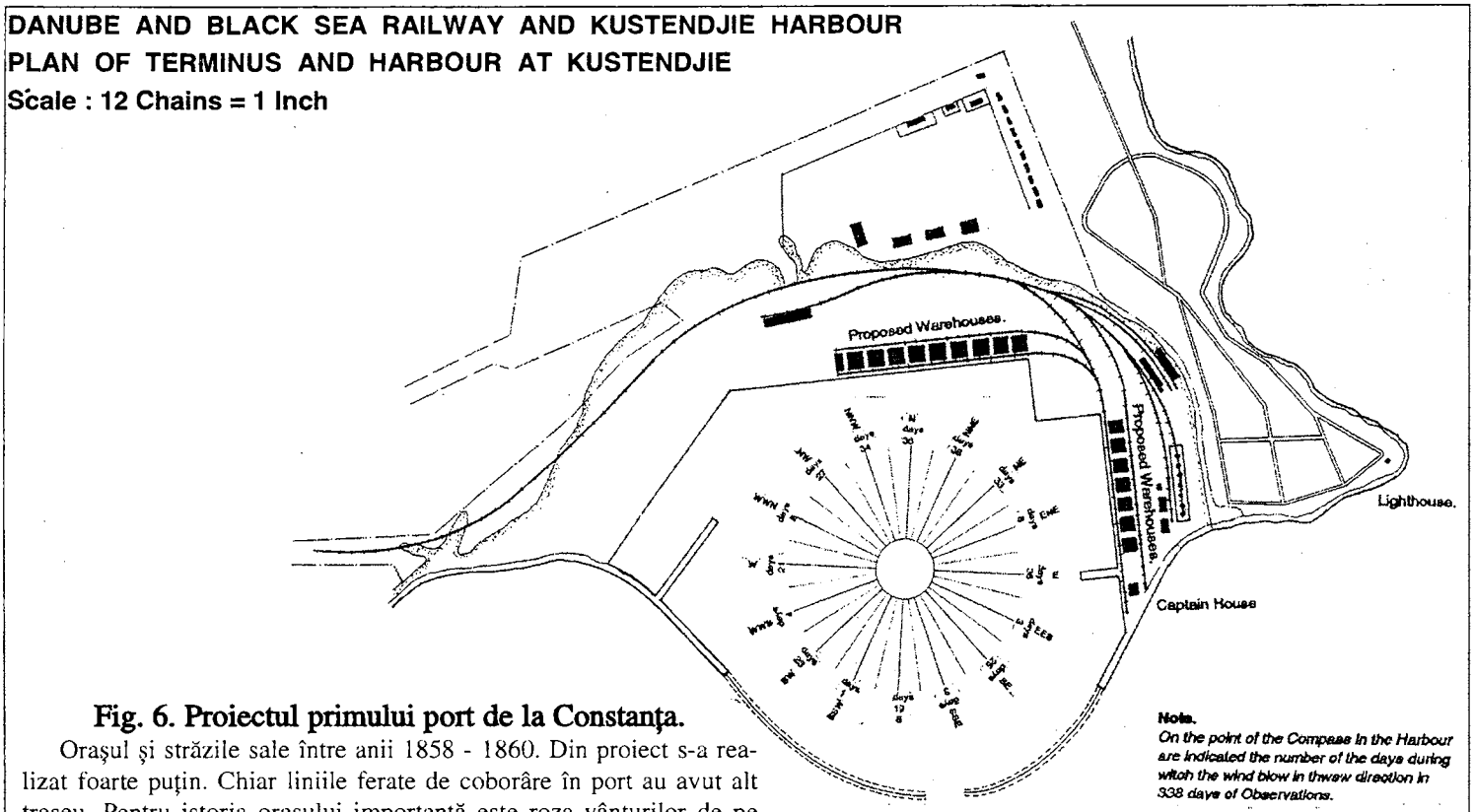

DANUBE AND BLACK SEA RAILWAY AND KUSTENDJIE HARBOUR
PLAN OF TERMINUS AND HARBOUR AT KUSTENDJIE
Scale : 12 Chains = 1 Inch
Proposed Warehouses.
Proposed Warehouses.
Lighthouse.
Captain House
Note.
On the point of the Compass in the Harbour are indicated the number of the days during which the wind blow in thwew direction in 338 days of Observations.

Fig. 6. Proiectul primului port de la Constanţa.

Oraşul şi străzile sale între anii 1858 - 1860. Din proiect s-a realizat foarte puţin. Chiar liniile ferate de coborâre în port au avut alt traseu. Pentru istoria oraşului importantă este roza vânturilor de pe plan, care în linii mari corespunde cu datele meteorologice de azi. A fost prima observare meteo făcută în România. Traseul marcat cu linie punct arată limitele teritoriului concesionat societăţii DBSR în suprafaţă de 65 ha. Obiectivele de pe teren realizate fizic până în anul 1880, au fost cumpărate de Statul Român în anul 1882.

toate neamurile Balcanilor, ai Asiei Mici, Orientului apropiat sau ai Europei.

La începuturile României în Dobrogea şi la Constanţa a fost necesară o politică de colonizare normală cu element românesc. Atunci au venit în Dobrogea alături de mocani, cojenii, români din părţile Buzăului, numiţi aşa deoarece purtau blana de oaie cu pielea argăsită în afară, ca o coaje. Dar cele mai multe colonizări s-au făcut din zona Olteniei, din Romanaţi.

Cine a venit atunci, nu a mai plecat niciodată. Ei şi copiii lor.

Fig. 7. Depoul de locomotive şi atelierul de reparaţii de la Constanţa

Construcţia s-a executat între 1858 - 1862 pe taluzul falezei de la poarta 2, pe locul actual al Atelierelor 23 August din port. Depoul a fost demolat în anul 1922 şi mutat la Staţia CFR Palas.

În prim plan inginerii Theodor Dragu şi Spiridon Yorceanu, membrii comisiei care au evaluat şi preluat de la DBSR inventarul societăţii în anul 1882. În stânga, o veche locomotivă aflată în funcţiune la Constanţa din anii 1860 - 1861.

La Constanţa, în zece ani, până în 1890, au dispărut toţi străinii pripăşiţi, dar au rămas bişniţarii. Azi, sunt cei care schimbă valută în centrul oraşului. Păcat că sunt completaţi cu şirul nesfârşit al ofertanţilor de locuinţe de vacanţă vara, aflaţi pe marginea drumurilor de intrare în oraş. Aici nu este vorba de sărăcie ci de o vacă de muls.

a. Ce a fost în trecut la Constanţa

Cunoaşteţi foarte bine că oraşul Constanţa s-a numit în antichitate ***Cetatea Tomis.***

Fusese locul unde s-a terminat în acele vremuri măsurătoarea lungimii gografice a pământului. Tabule, peripluri, itinerarii, portulane, toate se terminau la Tomis.

Mai departe nu se ştia nimic. Lipsă de cunoaştere, de călătorii, de întuneric. Desigur că acolo în stepele din nordul Mării Negre sau în Asia Mare se aflau popoarele orientale, numite egoist popoare barbare, deşi civilizaţia lor de peste secole a însemnat ceva pentru istoria omenirii.

În vremea civilizaţiei greceşti sau romane Tomisul simboliza locul de la capătul pământului, de unde cineva exilat nu se mai putea înapoia în viaţă. Poetul latin ***Ovidius*** fiind exemplul cel mai mediatizat. Citiţi-i epitaful de pe soclul statuii. Învăţaţi-l.

Atunci, numai eroii legendelor se înapoiau din teritoriile întunecate de dincolo Dunăre, ***Iason*** spre exemplu şi celebra lui ***lână de aur***, însoţiţi de ficţiunea istorisirilor povestite din gură în gură, care înflăcărau imaginaţia ascultătorilor atenieni sau romani. Nu aveau ziare.

Vremea antichităţii trecând, ***Tomisul şi Scythia Minor,*** denumiri consacrate vreme de un mileniu în civilizaţia omenirii pentru dobrogeni, nu a mai interesat după secolul al VII -lea pe nimeni. Începuse invazia popoarelor de dincolo de întunericul stepei.

Mai târziu, în vremea renaşterii europene, Tomisul şi-a schimbat numele în Kustendje, denumire turcizată după un patronim bizantin; oraşul a devenit capitala ***Tartariei*** din acelaşi teritoriu legendar şi necunoscut, după ce fusese căutat şi redescoperit în secolul al XIV - lea de comerţul navigatorilor veneţieni şi genovezi.

Călătorind cu corăbiile lor spre Pontul Euxin, genovezii, părinţii lui Crisofor Columb şi-au perfecţionat manevra velelor în navigaţia costieră aici spre Constanţa; atunci şi-au transformat micile barcaze în caravele atlantice, puternic înarmate cu tunuri, învăţând şi deprinzând în aceste locuri neospitaliere, bântuite de furtunile interminabile ale Mării Negre (***Pontus Axeanos*** în vechime, ***Pontus Euxinos*** la greci şi la romani), cum se practică călătoria pe apă după astrele bolţii cereşti.

Atunci şi aici spre Marea Neagră a apărut acul magnetic al busolei şi portulanele medievale - hărţile de navigaţie - acestea fiind singurele mijloace pe care genovezii le-au avut la îndemână. Era cea mai lungă distanţă pe mare

cunoscută de genovezi.

Până aici la Tomis şi în Marea Neagră au învăţat genovezii navigaţia, aceiaşi navigatori care au avut curajul şi măiestria, să plece şi să traverseze Oceanul Atlantic spre Lumea Nouă, încurcând vestul cu estul (Indiile), înainte ca, Copernic să le demonstreze că globul pământesc nu este centrul universului.

Recapitulând, fosta Cetate Tomis, oraşul Constanţa şi Dobrogea au fost abandonate pentru încă câteva secole de uitare, revenind în atenţie după ce febra bogăţiei aurului american, s-a sfârşit la fel cum a apărut.

Aurul cerealelor cultivat pe ogoarele din lungul Dunării sau al fluviilor nord dunărene, s-a dovedit o bogăţie perpetuă foarte simplu de procurat.

Pentru istoria României sau pentru cea universală nu trebuie uitat, că aici la Constanţa şi în Dobrogea pe lângă măsurătorile antichităţii de mult părăsite pentru Europa, aici în Dobrogea dar şi la Roma în aceiaşi măsură şi în acelaş timp, s-a propovăduit credinţa în Dumnezeu prin ***Apostolul Andrei.***

Aici s-a scris pentru prima oară peste secole de uitare ***Petre,*** româneşte, pe un vas din lut, numele ***Sf. Apostol Petru*** propovăduitorul de la Roma.

Aici în Dobrogea s-a auzit prima vorbă românească ***fratre.***

Însemnele creştine pe care le vom enumera în carte nu sunt singulare

Locomotiva cu aburi a fost mecanismul noii civilizaţii, care a readus oraşul Constanţa, uitat în trecutul său de la marginea Europei, în centrul intereselor politice continentale a Marilor Puteri. Tartaria a dispărut definitiv undeva în Extremul Orient asiatic, la Constanţa viaţa luând-o de la început.

Aici în Dobrogea, de la Constanţa la Cernavodă, a circulat pe 64 de km pentru prima oară în România, un tren tras de o locomotivă la 4 octombrie 1860. Cu zece ani înainte de celebra linie ferată Bucureşti - Giurgiu. Aici la Constanţa, au funcţionat nave maritime cu aburi care până în 1870 aveau cea mai mare putere motrice instalată din România. Aici la Constanţa, se reparau locomotive şi cazane cu aburi pentru toate vapoarele din Marea Neagră. De la Sulina, Odessa, Constantinopole.

Ce mecanici erau, ce marinari erau la Constanţa! Ce viaţă portuară! Nu trebuie uitat în aceiaşi măsură că aceşti oameni nu erau români la originea lor etnică. Vorbeau alte limbi, dar după reunificarea Dobrogei toţi au devenit cetăţeni români indiferent de limba şi religia lor. Aceştia au fost strămunii noştri.

Dar, pentru că trebue să existe un dar, renumele de care ne bucurăm noi printre conaţionalii de dincolo de Dunăre, la prima strigare făcută a presupusului catalog, nu ne creditează a fi ***uşi de biserică.***

În clipa în care am trecut podul de la Cernavodă, oriunde spre Carpaţi,

mergând în taberele şcolare, fără livret încă în armată sau la facultăţi, chiar peste hotare, suntem priviţi imediat jumătate în glumă, jumătate în adevăr cu suspiciunea celor, care au fost păcăliţi cel puţin o dată aici la Constanţa.

Nu ne simţim bine dar asta e situaţia.

Totuşi, citiţi zilnic ziarele, sau ascultaţi ştirile de la televiziune şi puteţi să le comparaţi statistic. Veţi afla astfel, câţi dintre pensionarii poliţiilor sau ai puşcăriilor din acea zi fac parte dintre noi consănţenii. Foarte puţini sau doar câţiva localnici care sunt bişniţarii din centrul oraşului de azi. Greu recuperabili din cauza lipsei de preocupare socială.

Dar, pentru că nu neglijem un alt dar, un pic de adevăr există de foarte multă vreme.

Am avut şi avem şi noi fauna noastră, care nu ne face deloc cinste, la fel ca în toate marile porturi ale lumii, ridicată din rândurile populaţiei prost educate din oraş deveniţi pensionari ai poliţiei.

De aproape două sute de ani de când s-au scris cronici despre Constanţa şi după aceia în spre zilele noastre, populaţia amestecată etnic a oraşului, a căutat să profite de străinii sosiţi în oraş, fie prin cereri exagerate de bacşişuri sau de alte venituri în natură (alcool şi tutun), toate cerute străinilor (acum turiştilor) pentru diferite servicii, fie prin supralicitarea oficialităţilor oraşului privind serviciile (azi taxa de litoral) şi avantajele oferite de siguranţa oraşului. Atunci s-a inventat bursa neagră la Constanţa.

Atunci, la începutul sec. al XIX - lea când s-au scris paginile respective, orice serviciu nu se plătea în aurul monezilor străine, fie că se referea la cazare, la servitul mesei sau la prostituţie. Atunci, moneda etern valabilă a fost alcoolul grecesc (azi wiskyul) sau tutunul turcesc (azi ţigările cu filtru).

În viaţa de noapte a oraşului portuar mişunau golani, bişniţari şi curve. În cârciumi şi bordeluri. Câteva sute. Erau totuşi foarte puţini şi nesemnificativi, deoarece populaţia oraşului avea în anul 1864 un număr de 6.000 de locuitori.

În mod sigur ceilalţi adică întreaga populaţie muncea.

Chiar în acele vremuri se alăturaseră populaţiei discreditate din Dobrogea, oieri veniţi din Carpaţi, bogaţii mocani cu multe oi trecute peste Dunăre.

b. Relaţiile multietnice de la Constanţa

Situaţia s-a datorat atunci în cea mai mare parte stării economice precare, moştenite de la fosta ocupaţie otomană a provinciei, şomajului, sărăciei locuitorilor şi apoi populaţiei necalificate eterogene, multietnică, care a alcătuit oraşul până la reînscrierea lui acum 125 de ani în circuitul european.

Majoritatea locuitorilor oraşului provin dintre *raialele* (locuitorii creştini în majoritate români) aflate în lungul Dunării înainte de 1878 pe malul drept şi dintre coloniştii români veniţi şi dispersaţi în Dobrogea după unire în mai multe

Fig. 8. Hotelul Companiei DBSR de pe str. C. A. Rosetti (casa de piatră)

Clădirea a fost construită în anul 1864. În anul 1880 în clădire s-a instalat Prefectura judeţului, clădirea fiind cunoscută sub numele de Conac. În iarna 1882 - 83 clădirea a luat foc şi din ea au rămas doar zidurile exterioare. În anul 1896, zidurile şi locul au fost cumpărate prin licitaţie de la CFR de către C. Alleon, comerciant de la Constantinopole, care a reparat-o şi a supraetajat-o. În 1960, clădirea a revenit la CFR.

În prezent aparţine Soc. CFR transport marfă S.A.

Fig. 9. Punctul Vamal.

Clădirea aflată azi pe str. Traian cu spatele la stradă, lângă Liceul Traian; a fost construită între 1860 - 1864 cu materiale extrase din ruinele antice ale oraşului de la poarta 3. La început a servit ca spital al DBSR. După anul 1880 a servit ca punct vamal al oraşului la bariera aflată în apropiere. Pe frontispiciul clădirii spre port, apare inscripţia Pontul Vamalu. Clădirea nu se află printre Monumentele Istorice din oraş, deşi fiind cea mai veche, ar trebui.

În prezent clădirea serveşte drept locuinţe unor familii nevoiaşe din oraş.

Fig. 10. Strămoşii constănţenilor de azi

Figuri reprezentative: a) Român dobrogean;
b) Învăţător român din satul Vadu; c) Turci dobrogeni de la Caraharman (Vadu); d) Tinere tătăroaice de la Agigea; e) Prolificul Costache Petrescu din Constanţa, tatăl a 24 de copii;
f) Bulgăroaică din Dobrogea meridională.

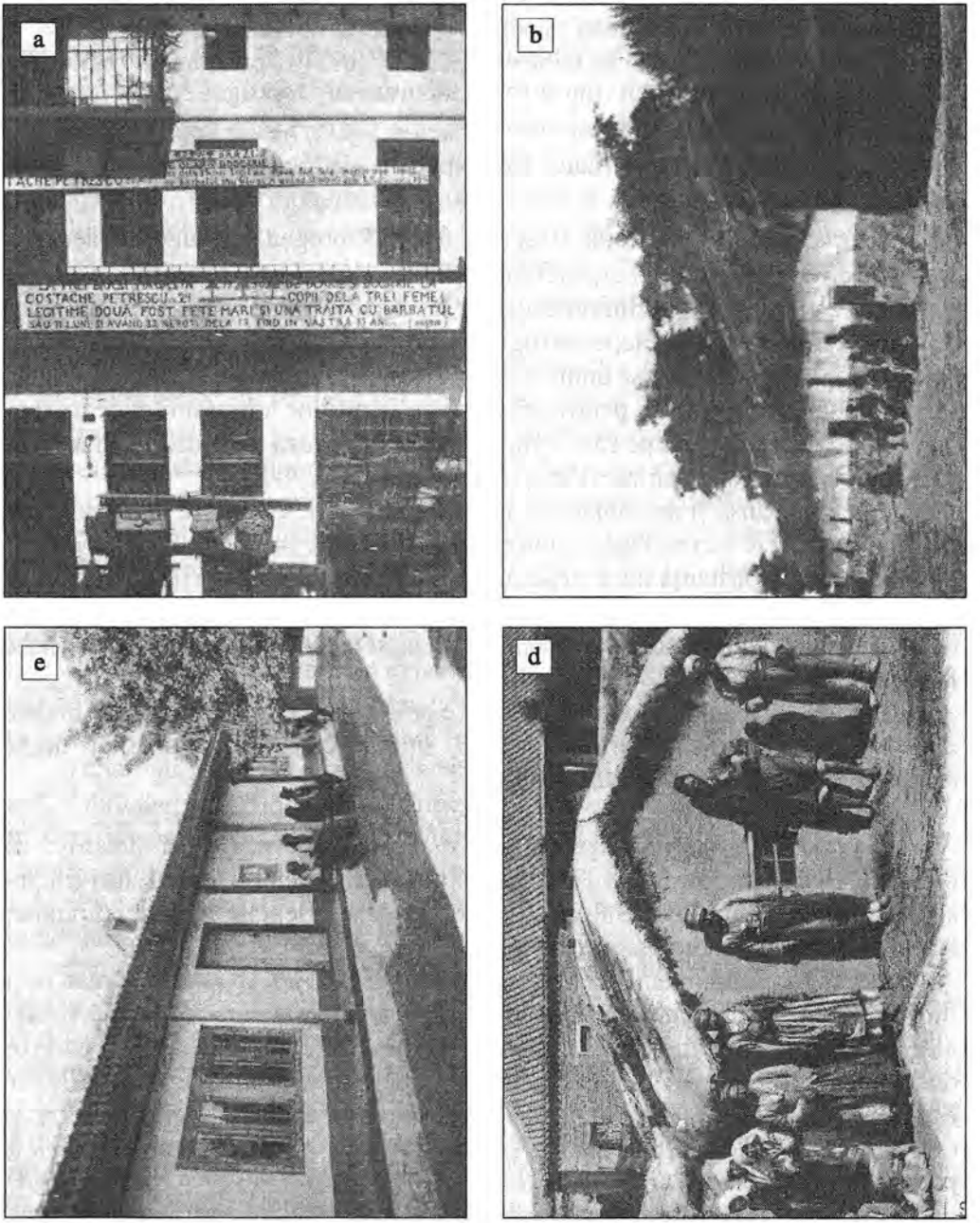


Fig. 11. Locuinţele strămoşilor din Dobrogea

a) "La trei brazi", locuinţa lui Gh. Petrescu aflată pe str. Ştefan cel Mare în Constanţa;
b) Gospodărie tătărească de la Moşneni; c) Gospodărie bulgărească de la Istria;
d) Locuinţele ţiganilor turci din Constanţa (C.P.I. Marinel Chiriac).

etape.

O parte însemnată dintre constănțeni (aproape 50 % între cele două războaie mondiale) au provenit dintre foștii locuitori ai Dobrogei de alte etnii din județele Constanța și Tulcea.

Au fost și alte cazuri izolate, foarte puține, de locuitori instalați independent.

Cine a venit și a îngropat o generație în Dobrogea, nu au mai plecat la locurile lor de baștină. Nici ei, nici urmașii lor de azi.

Starea s-a menținut dintotdeauna și nu trebuie să ne îngrijoreze situația, deoarece din această populație eterogenă s-au desprins câțiva dintre străbunicii noștri, care, atunci, din lipsa unui venit sigur sau a unui loc de muncă, au căutat, să-și completeze veniturile pentru subzistența familiilor lor cu mijloace nu tocmai ortodoxe. Ei sunt cei pe care îi moștenim și din cauza lor, suferim și trebuie să ne asumăm în fața țării acest stigmat.

Exemplar însă și de copiat este modul civilizat de coabitare dintre multele etnii din oraș. De aici se naște o întrebare justificată :

De ce la Constanța nu s-au semnalat niciodată disensiuni înteretnice ?

Răspunsul mi l-a dat bătrânul avocat armean Aram Agop azi la 90 de ani, locuitor vreme de un secol la Constanța, ***declarat cetățean de onoare al orașului în anul 2002.***

Atunci, la începutul secolului și între cele două războaie mondiale fiecare etnie avea portofoliul propriu de meserii, în care celelalte naționalități nu se amestecau, fără să se nască divergențe.

Astfel, vom enumera :

Grecii, cei mai numeroși și cei mai pricepuți negustori detailiști ai orașului se ocupau de comerțul cu stofe și mătăsuri, sticlărie, brânzeturi (inclusiv aromânii proveniți din Balcani) și alte produse orientale numite coloniale, fructe exotice, rahat turcesc, cafea și alune.

Armenii, dragomanii (traducătorii) orașului, s-au adaptat cel mai ușor limbii române și obiceiurilor românești, mari amatori de artă orientală și creatori de artă; s-au dovedit buni comercianți (navlositori ai vapoarelor) en gros ocupându-se de comerțul cu cereale; copiii armenilor pregătiți în mânăstirile din Moldova de la Suceava, erau vestiți pentru priceperea în giuvaergerie și orfevrerie, imediat în ceasornicărie și meseriași în frizerie; armenii dețineau și portofoliul micii industrii din oraș.

Turco - Tătarii musulmani, se ocupau exclusiv de comerțul cu carne, animale mici și păsări de casă. Ei erau măcelarii orașului, chiar pentru carnea de porc pe care nu o agreeau prin religie. Ei erau geambașii cailor dobrogeni, vestiți prin rezistența lor la seceta ținutului. Undeva la sud, în comuna Duranculac din actuala Bulgarie, tătarii aveau și cămile, aclimatizate la seceta și plantele perene ale sudului dobrogean, folosite ca animale de povară.

Evreii, relativ numeroşi în oraş deţineau băncile şi cămătăria, bodegile, cafenelele şi hotelurile din oraş. Evreii mai săraci au devenit ca peste tot croitori şi cizmari.

Italienii erau constructorii oraşului, sculptorii şi pietrarii de monumente. Ei erau artiştii.

Românii, foarte numeroşi în judeţ în sate şi comune, au fost agricultorii judeţului, producătorii de cereale, crescătorii de vite şi oi nenumărate; în Constanţa românii nu au găsit un spaţiu disponibil, dar copii lor bine instruiţi în şcolile româneşti înfiinţate, s-au încadrat în administraţia publică, funcţionari, învăţători, portărei, perceptori; la sate arendaşi.

Românii, au fost aceia care prin numărul lor colonizat vreme de două decenii după 1878, au copleşit la Constanţa numărul celorlalte naţionalităţi astfel că prin şcoală s-a generalizat limba română în regiune. De fapt nu colonizarea a fost atât de importantă, ci faptul că producţia de bunuri materiale agricole pe care românii au stăpânit-o permanent în regiune, deci mâncarea, a obligat celelalte etnii să se adapteze la limba celor de la care cumpărau de mâncare, animale sau cereale. Surse documentare din sec. al XVIII - lea, atestă impresiile unor călători străini vizitatori ai regiunii, care au constatat că o limbă cu nuanţe latine în pronunţare, era limba de comunicare a zonei.

Bulgarii, cu priceperea lor cunoscută au devenit grădinari, producătorii de legume şi zarzavaturi pentru întreaga comunitate. Aici în Dobrogea unde apa era foarte scumpă, dar unde o plantă bine udată la timp produce înzecit.

Ţigani au fost foarte puţini dar dacă erau, ei deveniseră fierarii şi potcovarii, fabricanţii celor mai bune căruţe dobrogene, cele cu oişte şi cu sandâcul din lemn pirogravat. Curelarii. Manufactura lor cea mai importantă a fost în schimb spoitul tingirilor. O operaţiune igienică foarte importantă pentru sănătatea oamenilor, deoarece tingirile laminate din cupru, singurele de altfel, puteau îmbolnăvi grav oamenii cu intoxicaţii alimentare.

Mai erau ţiganii musulmani, pe care-i considerăm cea mai veche etnie a oraşului, cea mai veche şi cea mai săracă; despre originea lor ori despre numărul lor sau despre starea lor de sănătate, nici azi nu se poate vorbi în cunoştinţă de cauză; nu avem date despre speranţa lor de viaţă - nu i-a numărat nimeni până recent - nu s-a ocupat nimeni de educaţia lor şi de societatea lor ermetic închisă - consanguină. La un moment dat starea lor de sănătate a îngrijorat Primăria şi atunci li s-a rezervat un cartier la marginea oraşului de atunci, pe str. Eroilor şi în Piaţa Chiliei.

Au mai fost la Constanţa foarte puţini egipteni, arabi, negri africani, dar şi francezi sau englezi ca farmacişti ori medici.

Dacă din întâmplare se isca o divergenţă între unele persoane din aceste etnii, atunci interveneau preşedinţii asociaţiilor respective şi aplanau diferendul, în general cu bani.

Coabitarea dintre aceste naţionalităţi pe baza acestui principiu, a creiat

climatul de pace socială de neîntâlnit pe alte meleaguri.

De reţinut este faptul că majoritatea cetăţenilor etniilor amintite s-au născut la Constanţa, mare parte dintre ai având locul de veci în localitate.

Între cele două războaie mondiale după spusele avocatului Agop, doar 50 % din populaţia oraşului era de origine etnică română. Posibil. Dumnealui cunoaşte bine problema deoarece ca avocat, a validat câteva recensăminte etnice ale oraşului.

Cele relatate până acum, sunt nişte constatări sociologice dure pentru educaţia tinerei generaţii, care trebue să accepte datele problemei aşa cum au fost, ori cum sunt, depăşind modelul triumfalist, egoist, patriotard şi chipurile sănătos moral, comunist, în care câteva generaţii au fost educate până acum.

Sunt câteva adevăruri pe care trebuia să le aflaţi de la cineva mai în vârstă. Adevărul dacă este explicat cu ajutorul surselor documentare, nu poate să supere pe nimeni.

Istoria Dobrogei vechi, cea anterioară anului 1878, între sec. XV-XIX, nu are nici o legătură cu clasicii istoriei româneşti de după Mircea cel Bătrân, deoarece de atunci Dobrogea se va afla inclusă în imperiul otoman. Dar istoria noastră a românilor din dreapta Dunării, din Dobrogea, trebuie s-o extragem din suma evenimentelor petrecute vreme de sute de ani în Balcani.

Pe cea adevărată.

În ultimul capitol al volumului initulat *Dobrogea românească,* vom postula elementele de bază ale unei noi discipline ştiinţifice pluridisciplinare, **Imagologia,** pe baza cărora prezentăm condiţiile istorice externe, în care s-a realizat unirea Dobrogei cu România.

Toate **icoanele dobrogene** vechi care au împlinit **Dobrogea românească** acum 125 de ani.

3. CONSTRUCTORII CONSTĂNŢENI

Copilăria a trecut. Am devenit oameni maturi, am devenit la rândul nostru părinţi.

Acum am ajuns bunicii pe care-i agreeaţi mai mult decât pe părinţii voştri. Încerc să vă fac să înţelegeţi locul şi rolul locuitorilor din Constanţa în marele efort de dezvoltare al României din ultimul secol.

Învăţaţi să desprindeţi din rândurile cărţii de faţă esenţa, ideia principală a mea şi nu vă pierdeţi în vorbele mele. Poate eu, prin divagaţii nu am ştiut să ajung direct în sufletele voastre.

Ca inginer, personal, am avut şansa unică, de a participa la cele mai mari construcţii hirdotehnice care s-au realizat vreodată într-o singură viaţă a unui om, doar aici în România.

Nicăieri în altă parte a lumii, în Olanda - patria hidrotehnicii mondiale, în Statele Unite, China, Japonia, sau în Germania, nu s-au construit lucrări, care au modificat doar în treizeci de ani (1960 - 1990) geografia teritoriilor pe o suprafață așa de mică cum este Dobrogea. Nici chiar în fosta Uniune Sovietică.

Construcțiile, câteva, le reamintesc în ordine cronologică: ***Extinderea Portului Constanța, Portul Constanța sud, Portul Midia, Portul Mangalia, Canalul Dunăre - Marea Neagră, Canalul Poarta Albă - Midia - Năvodari, Docurile uscate de la Șantierele Navale Constanța, de la Mangalia, s.a.***

Au fost și altele, nenumărate.

Pentru conturarea efortului valutar pe care România l-a făcut, pentru realizarea acestor construcții, vă reamintesc că doar pentru construirea celor două canale navigabile, Dunăre - Marea Neagră și al doilea, Poarta Albă - Midia - Năvodari, România a investit 30 de miliarde de dolari SUA. Cifră neoficială dar des folosită.

Profit de estimarea anterioară pentru a arăta că regimul comunist din România dintre 1960 - 1990, a dat de lucru întregii industrii românești. Părinții și bunicii noștri au avut de lucru indiferent de regimul politic, agreeat sau nu, dictatorial, dar în care nu au cunoscut șomajul.

Cartea noastră nu are menirea de a categorisi o politică statală a României, bine consimțită de cei care am slujit-o, comuniști sinceri sau apatici la politica impusă de regimul politic. Toată lumea pe scara socială a vremii a avut un salariu acceptabil. Cu mare înțelegere pentru ce este comparativ, salariu foarte bun.

Prin natura meseriei și a funcției tehnice ocupate am participat la toate construcțiile enumerate, le cunosc parțial pe toate, fără să-mi arog vreun drept de paternitate asupra uneia anume. Niciunul dintre colegii mei de generație ingineri sau muncitori, nu poate avea o asemenea infatuare.

La construcțiile portului Constanța și ale celorlalte lucrări din Dobrogea au participat un mare număr de localnici, la care s-au adăugat prin forța împrejurărilor constructori din alte județe ale țării.

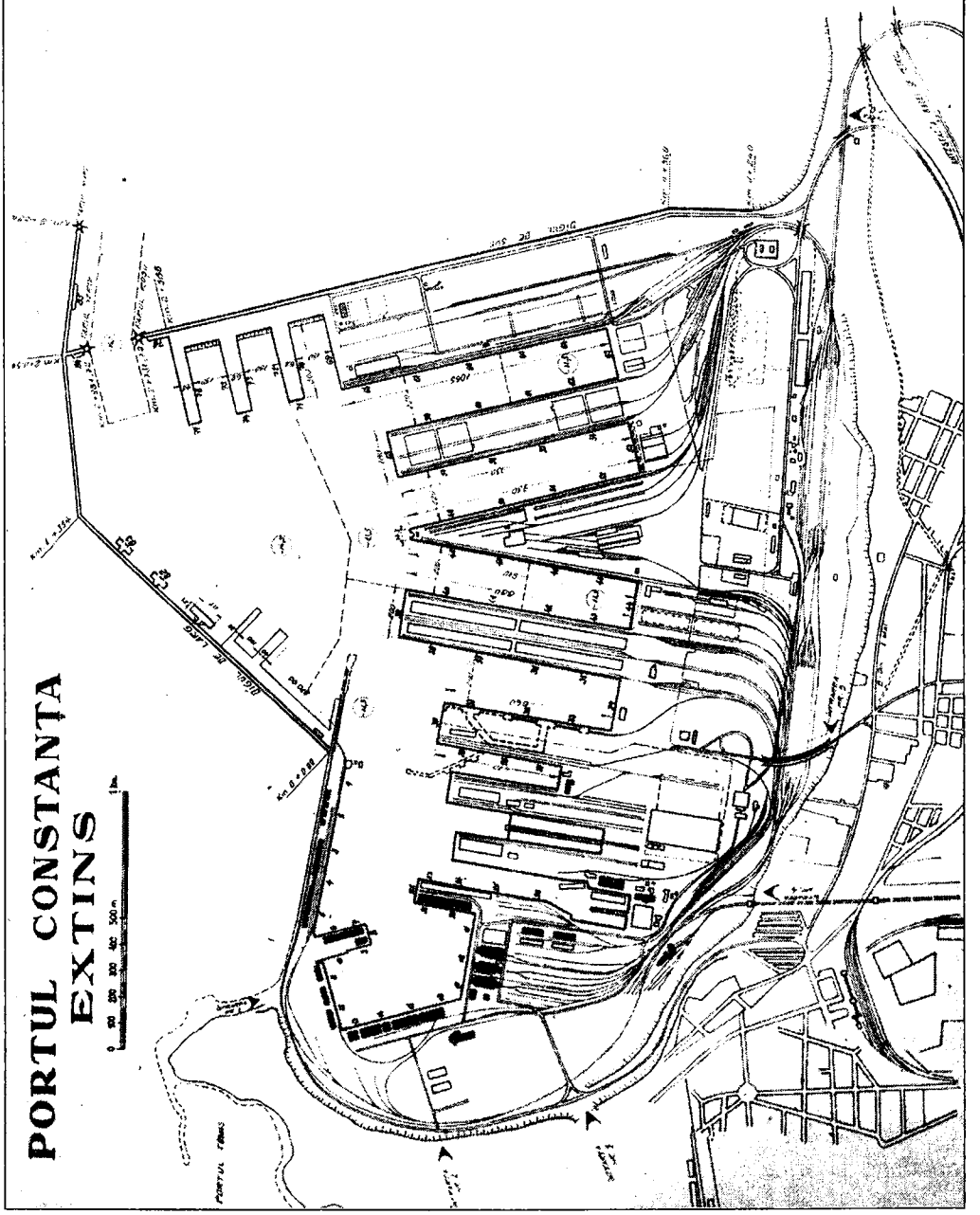
Numai la construcțiile din Constanța, efectivul de muncitori a atins cifra de 40.000 între anii 1984 - 1987 anii de maximă intensitate a lucrărilor, în marea lor majoritate fiind locuitori ai orașului sau ai comunelor limitrofe. Cifrele nu au în vedere marinarii și lucrătorii din port, pe constructorii navelor noi din SNC, sau pe salariații din petrol, CFR s.a.

Deci, aproape o treime din locuitorii orașului ei și familiile lor, au construit Portul Constanța.

În continuare, alăturat, ilustrez spre edificarea tinerei generații, unele construcții la care au participat toți acești oameni, lucrări foarte mari, investiții epocale, istorice pot să spun, pentru ca să vă atrag la tot ceea ce doresc să scriu

Fig. 12. Planul de ansamblu al proiectului Extinderea Portului Constanţa.

Etapele I - IV cuprinse între 1965 - 1980



Legendă fig. 12

a) Caracteristicile tehnice ale portului Constanţa extins etapele I - IV, 1965 - 1980

- Suprafaţa totală a portului 523 ha
- Suprafaţa acvatoriului 254 ha
- Bazine portuare B I, B, II, B III, B IV, 3 B petrol; azi B 6, 7, 8, 9 + B petrol 10, 11, 12
- Teritorii câştigate asupra mării 269 ha
- Digul de larg până la 15 m adâncime 2.554 m
- Digul de sud 3.100 m
- Poarta de intrare în port 250 m
- Cheiuri la 11 - 13 m adâncime 12.200 m
- Dane de pasageri, militară, nave tehnice, aşteptare + Ro - Ro
- Umpluturi în teritorii câştigate asupra mării 19 mil. mc
- Drumuri pavate şi asfaltate în port şi pt. port 12.200 m
- Moluri care au conturat bazinele, mol I, II, III, IV, mol de sud
- Linii ferate în port cu şină tip 49 pe trav. de beton 19.000 m
- Clădiri, MMG mol IV, anexe portuare, frigorifer 125.000 mp
- Platforme betonate sau pavate 64 ha
- Căi de rulare pentru 60 macarale de chei 10.000 m
- Poduri şi pasaje peste linii ferate, pasarele, la P 2, P 3, P 5, P 6 x 2

(Alte poduri şi pasaje construite în port fac parte din alte etape)

- Chei proviz. nave petrol. 36.000 t, mol I, pif. 1968, azi dana 31 - 33
- Triaje feroviare de acces la 5 moluri şi la fiecare dană
- 3 Faruri, Farul alb la capul digului şi far roşu şi verde la muzoare

b) Cantităţi şi volume de materiale puse în operă

- Piatră extrasă din carierele Ovidiu şi Sitorman, total 6.500.000 t
- Piatră pentru construcţia digurilor de larg şi de sud 4.508.000 t
- Blocuri naturale de piatră în mantalele digurilor 1.562.000 t
- Stabilopozi de 20 t / buc., beton 8,8 mc / buc. 12.650 b
- Stabilopozi 4,5 t / buc. 1,8 mc / buc. la digul de sud 13.000 b
- Blocuri din beton pentru cheiuri 80 - 100 t, 35 mc / buc 1.000 b
- Beton fabricat în staţii centralizate 400.000 mc
- Autobasc. pt. transp. piatră din cariere (Tatra, Mercedes, Kraz) 150 b

c) Proiectantul proiectului de port IPTANA Bucureşti

- Şef de proiect ing. Mircea Ulubeanu (1972), urmat de dr. ing. Romeo Ciortan, ing. Mihaela Andrei, C.tin Simescu, Mihai Pavel, s.a.

d) Constructorii portului, ICH Constanţa, CCCF Buc. s.a.

- Director General ing. Laurenţiu Ţoringhibel şi ing. Nicolae Petre digul de larg, Vasile Comşa digul de sud, maistru Nicolae Voinica cheiuri, ing. Gogu Popescu betoane, ing. Petre Covacef prefabricate de beton, ing. Irfan Curtmola MMG, Cariere, ing. O. Broască, ing. Vasile Arghir instalaţii, ing. Mihai Dulică poduri, ing. Ion Cuingioglu linii ferate, transport auto ing. M. Măgureanu, utilaje ing. Ivaniuc A, ing. Ion Cepreagă, s.a.

e) Beneficiarul investiţiei Navrom Constanţa, ing. Nicolae Bătrânu.

Anexa I.1

Caracteristicile generale ale Portului Constanţa (Nord şi Sud)

	Unitatea de măsură	Portul Constanţa	Portul Constanţa		TOTAL	
		Existent	Existent	Final	Existent	Final
Suprafaţă totală	ha	789	2837	283	3626	3626
- uscat	ha	484	610	1300	1094	1784
- apă	ha	305	2227	1573	2532	1842
Diguri	km	6,74	11,46	11,46	18,20	18,20
Lungimea						
cheiurilor	km	15	10	50	25	65
Nr. de dane	nr.	78	53	200	131	278
Adâncime în bazin	m	7,5-14,5	7,0-19,0	7,0-22,5	70-19,0	7,0-22,5
Capacitate de trafic	mil. tone/an	63,5	20	170	83,5	233,5
- mărfuri uscate	mil.tone/an	43,5	10	160	53,5	203,5
- mărfuri lichide	mil. tone/an	20,0	10	10	30	30
Cap. max. a nav.						
- pt. mărfuri solide	t dw	65.000	150.000	165.000	150.000	165.000
- pt. mărfuri lichide	dw	80.000	150.000	250.000	150.000	250.000

Anexa I.2

Caracteristicile danelor şi utilizarea lor
PORTUL NORD

Bazin	Dana nr.	Lungimea (m)	Nr. dane	Adâncimea apei (m)	Destinaţia
Nr. 11	72-73	610	2	13,5-13,8	Produse petroliere lichide
Nr. 12	75-76	608	2	13,4-13,6	Produse petroliere lichide
Interior	78	344	1	14,0	Degazare, spălare, bunkeraj
Exterior	79	405	1	18,5	Produse petroliere lichide
Nr. 1	80-84	1395	5	12,5-18,5	Minereu, cocs, cărbuni
Sud	85-86	356	1	11,5	Canal, minereu cărbune cu acces pe Dunăre şi Canalul Dunăre-Marea-Marea Neagră

PORTUL SUD

Bazin	Dana nr.	Lungimea (m)	Nr. dane	Adâncimea apei (m)	Destinaţia
Fluvial	94-96	600	3	7,0	Minereu, cărbuni la barje
Maritim	104-114	1747	11	7,0-14,5	Mărfuri generale
Nr. 1	115-119	1195	5	14,5	Mărfuri generale Zona liberă
	120	210	1	13,5	Feribot
	121	212	1	14,5	Mărfuri pe roţi (Ro-Ro)
	122-125	838	4	1,5	Mărfuri generale
Nr. 2-3	126-137	2822	12	16,5	Mărfuri generale

Anexa I.2

Caracteristicile danelor şi utilizarea lor

Bazin	Dana nr.	Lungimea (m)	Nr. dane	Adâncimea apei (m)	Destinaţia
			POLUL NORD		
Ro/Ro Nr. 1	1-4	454	4	11,70	Mărfuri pe roţi (Ro-Ro)
	1-5	650	5	11,10	Mărfuri generale de platformă
	6-7	190	2	11,10	Mărfuri generale de magazie
	8-9-10	250	3	11,10	Remorchere, pilotine, şalupe, barcagii
	11-12	270	2	7,5-7,9	Frigorifer portuar. Gara Maritimă
	13-16	470	4	6,8-7,2	Mărfuri generale de magazie
Nr. 2	17-18	224	2	7,9	Cereale de la siloz
	19	114	1	7,7	Ulei comestibil şi melasă
	20-21	250	2	7,0	Mărfuri generale de magazie
	22	100	1	8,1	Ulei comestibil şi nave de pescuit
Nr. 3	23	115	1	7,0	Lemn şi materiale de construcţii
	24-25	115	1	7,7	Cereale de la siloz
	31-33	682	3	10,9-11,1	Cereale sroturi
Nr. 4 / Nr. 5	SANTIERUL NAVAL CONSTANŢA				Docuri plutitoare: Nr. 1-15.000 t; nr. 2-8.000 t Docuri uscate (Dry Dock): - Doc pt. reparaţii 330x25 m - Doc pt. construcţii noi 330x30 m
Nr. 6	35-37	622	3	11,0-11,7	Mărfuri generale de magazie
	38-39	408	2	11,3-13,0	Maşini, instalaţii, piese de schimb
	40	208	1	10,0	Maşini, instalaţii, piese de schimb
	41-43	622	3	11,3-11,9	Mărfuri generale de magazie
Nr. 7	44	220	1	11,7-11,8	Maşini, instalaţii, piese de schimb
	45-46	455	2	11,2-11,5	Produse metalurgice
	47-48	455	2	8,8-9,8	Materiale de construcţii
	49-51	658	3	9,7	Ciment, materiale de construcţii
	52	240	1	10,2	Mărfuri în containere
Nr. 8	53	220	1	10,7-12,0	Mărfuri alimentare perisabile
	54-57	930	4	11,6	Produse chimice ambalate
	58	180	1	11,6	Produse chimice ambalate
	59-60	465	2	10,7	Produse chimice ambalate
	61	232	1	11,7	Îngrăşăminte chimice
Nr. 9	62	232	1	10,5	Fosfaţi-apatită
	63	220	1	11,5-12,8	Îngrăşăminte chimice
	64-67	852	4	12,8	Minereuri, cocs, cărbuni
	63	215	1		Ciment în vrac sau saci
Nr. 10	69-70	610	2	11,8	Produse petroliere lichide; Decantoare ecologice

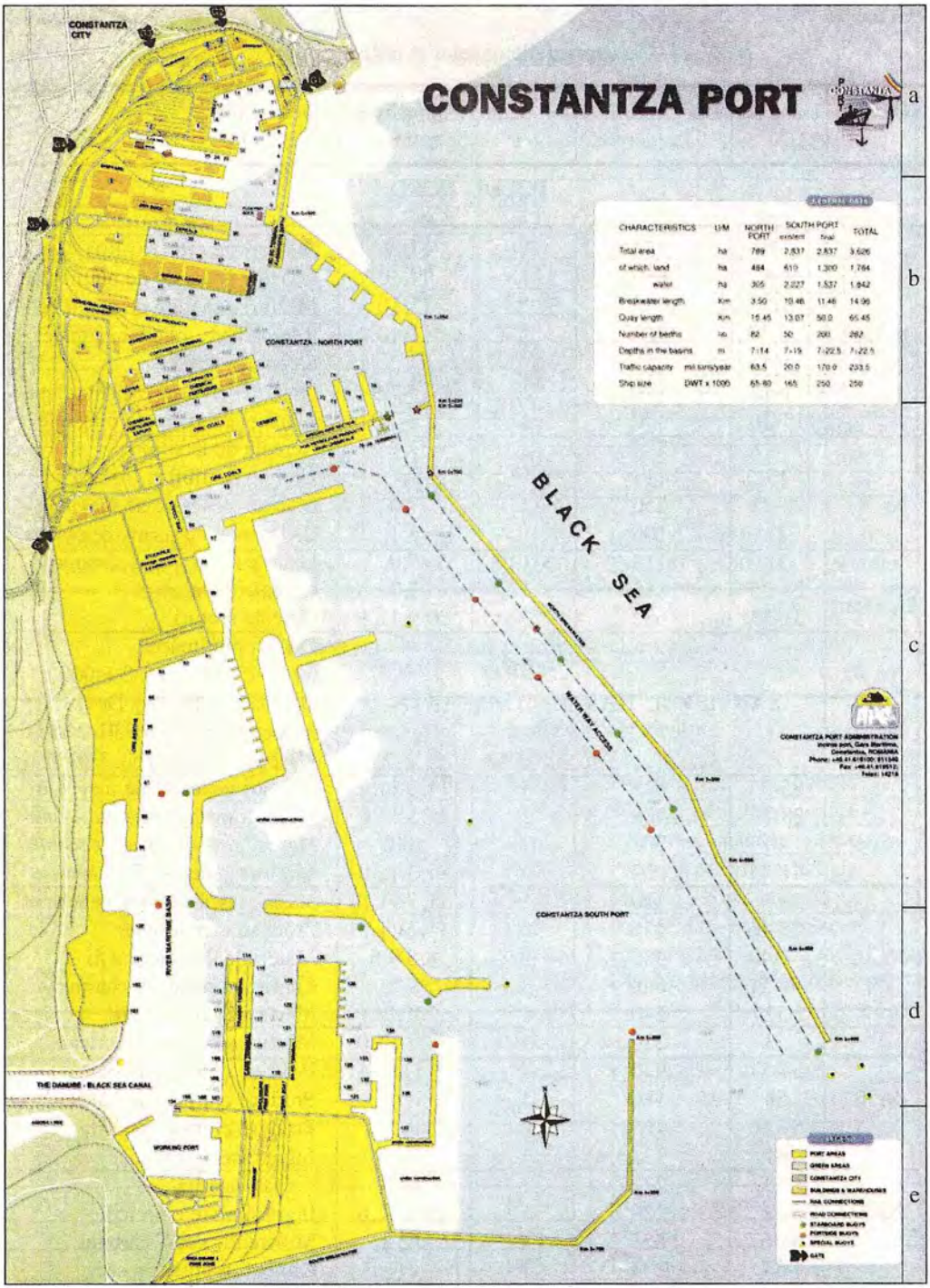


Fig. 13. Planul de ansamblu al proiectului portului Constanţa sud

Legendă fig. 13

Proiecte : a) Portul lui Anghel Saligny; b) Extinderea portului Constanţa; c) Portul Constanţa Sud - e) Zona Liberă; d) Portul de lucru. **Denumiri în exploatare** : Portul Constanţa Nord; Portul Constanţa Sud.

Până la deschiderea Canalului Dunăre - Marea Neagră, proiectul s-a numit Portul Constanţa Sud - Agigea.

Proiectant IPTANA Bucureşti; Şef de proiect complex **dr. ing. Romeo Ciortan**.

Proiectul iniţial a prevăzut : Digul de larg, Digul Transversal; Digul de sud. Între cele două diguri de larg şi de sud, digul transversal asigura accesul în interior prin două guri de intrare, una pentru portul de nord şi alta pentru digul de sud şi portul de lucru. Din cauza dificultăţilor de construcţie a digului transversal la adâncimea de 22 m, prin absenţa unor legături cu uscatul pentru accesul basculanelor cu piatră, s-a renunţat la acest dig, rezultând la larg traseul deja construit până la km 5 + 900. În acest caz cu o singură intrare, apar dificultăţi la propagarea valurilor de furtună în bazinul central, la furtunile din sud şi sud est. La interior s-a păstrat compartimentarea iniţială.

Transportul pietrei de la Cariera Sitorman s-a făcut cu vagoane basculante de 35 t, în garnituri de tren de 15 vagoane, basculabile cu aerul comprimat de la locomotivă + ajutor local.

În Cariera Sitorman s-au construit trei rampe de încărcare a pietrei prin basculare direct din camioane, pe fundul consolidat al vagoanelor. Local, traversarea DN 22 cu două poduri peste şosea, împreună cu un pod metalic (de la Iezer, Dunăre) peste pârâul Casimcea.

În port s-au amenajat două rampe de basculare principale, la digul de larg - Dana zero şi la Agigea, rampe cu zid vertical la înălţimea de 5 respectiv 7 m. Au fost şi alte rampe mai mici.

Ritmurile de transport atinse au fost în medie de 15 garnituri pe zi, maximul atins fiind de 18 garnituri, 10 - 15 mii tone de piatră în 24 de ore. Blocurile naturale peste 5 tone / buc au fost transportate cu autobasculantele, în ultima perioadă şi cu trei bene metalice pe vagon fix.

Prefabricatele pentru diguri şi cheiuri - stabilopozii de 4, 5; 20; 25 t / buc; blocurile de chei, blocurile evidate şi virolele din beton armat, s-au executat în Portul de lucru de la Agigea.

Portul de lucru al constructorului. S-a construit primul între 1976 - 1978. Un bazin conturat cu cheiuri verticale la adâncimea de 7 m, protejat la exterior cu stabilopozi de 4, 5 t. Poligonul de stabilopozi pe latura de est a portului, are un bazin de încărcare pe gabare şi macara portal de 25 t capacitate care încalecă bazinul. Blocurile de chei şi virolele din b.a. s-au prefabricat pe coronamentul cheiurilor ce conturează bazinul, în care au fost adăpostite navele tehnice ale constructorului ICH Constanţa.

Virolele din beton armat. Ansamblu de piese circulare cu diametrul de 10 m şi înalte de 2, 50 m cu grosimea betonului de 50 cm, cu buze de îmbinare. Cheiul construit prin suprapunerea a 8 - 10 virole, poate să fie fundat la adâncimi de 18 - 22 m. Coronamentul din beton armat turnat monolit, leagă deasupra apei la cota + 2, 50 m, un grup liniar de 5 - 6 virole. După această tehnologie s-au construit cheiurile postului petrolier de 150.000 tdw şi bazinul de minereu al podurilor descărcătoare.

Chesoanele plutitoare sau Masivele gigant. Ansamblu monolit din beton armat turnat pe cala de lansare a nevelor din portul de lucru, până când chesonul atinge flotabilitatea. Apoi, la cheiurile apropiate se continuă turnarea betonului în plutire, prin glisarea cofrajelor, până la cota finală. După perioada de priză chesonul este remorcat în plutire pe amplasament unde este imersat cu apă, apoi umplut cu piatră spartă. Chesonul are : 25 x 10 m în plan şi înălţimea de construcţie a cheiului, 15 - 22 m. După această tehnologie s-au construit cheiurile de la Feribot şi cheiurile de la molul I din Zona liberă.

Constructorii : ICH Constanţa - Şantier ACP; Digul de larg ing. Virgil Chiroşca şi Dan Mocanu; Portul de lucru şi Digul de sud ing. Iulian Dogaru; Cheiurile pe virole ing. Mihai Croitoru; Chesoanele prefabricate ing. Virgil Chiroşca. Poligonul de stabilopozi, pista de blocuri de chei şi de virole coordonate de ing. Petre Covacef director adjunct. Cariera de piatră Sitorman, Ovidiu, Turcoaia, ing. Octavian Broască; nave tehnice P. Chirobocea, transport auto ing. M. Măgureanu, utilaje ing. Anatolie Ivaniuc, Ion Cepreagă, s.a

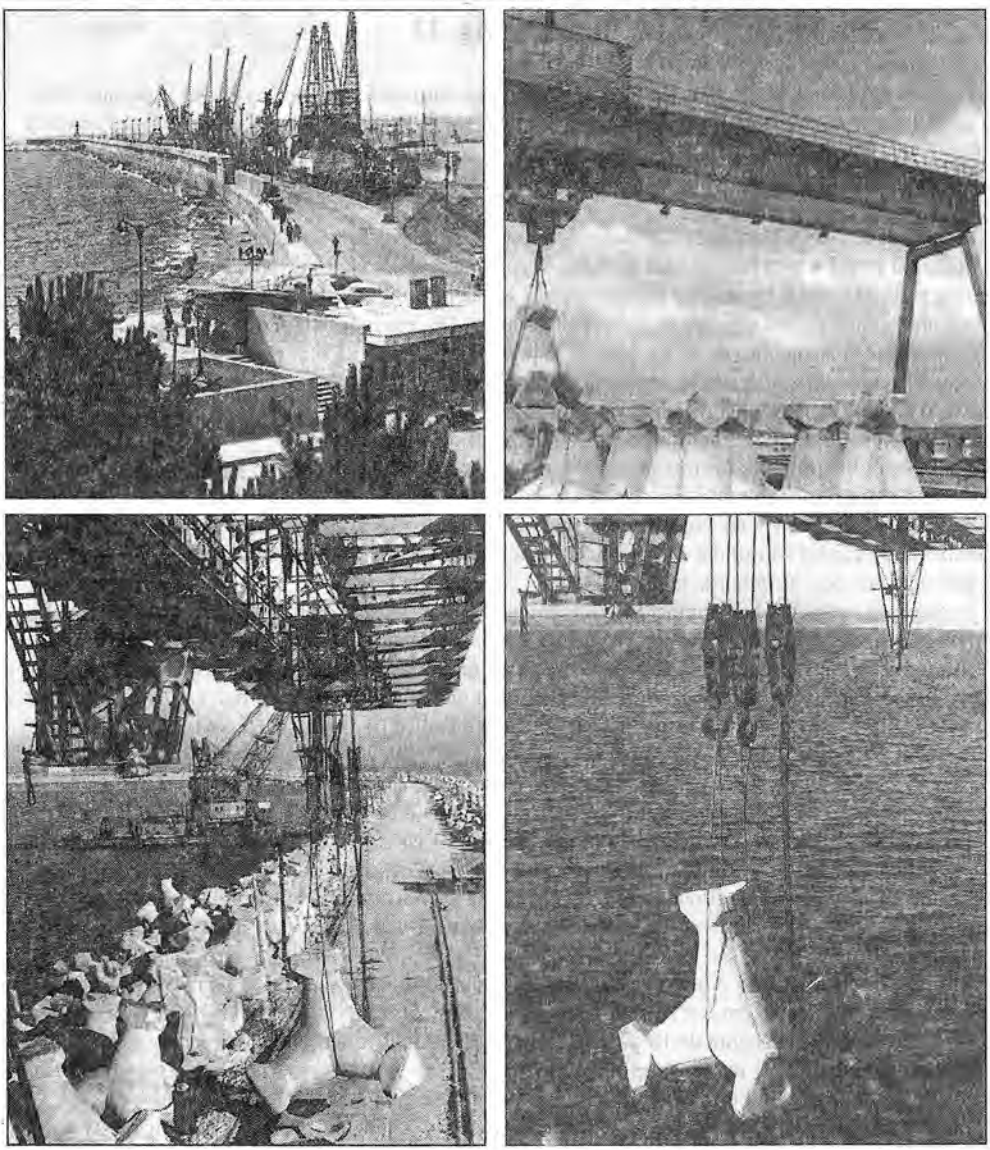


Fig. 14. Construcţia digurilor portului Constanţa

În poligonul de prefabricate stabilopozii de 20 t sunt încărcaţi pe treiler şi transportaţi auto pe Drumul pietrei spre Digul de larg bucată cu bucată; În bazinul din poligon cu macaraua portal stabilopozii erau încărcaţi pe gabară. Pe dig, stabilopozii preluaţi în cârligul Macaralei pod pivotante de 1000 tm (20 t x 50 m), erau montaţi pe taluz la profilul măsurat cu sonda ultrason. Dispozitivul de manipulare cu trei cabluri, două de încingere şi un cablu scurt cu bolţ, scos din gaşele cablurilor de al treilea cârlig al macaralei. Pe gabara plutitoare se încărcau 20 - 25 sabilopozi. Transportul pe apă prin remorcare la Digul de larg, dura mai puţin decât cel auto.

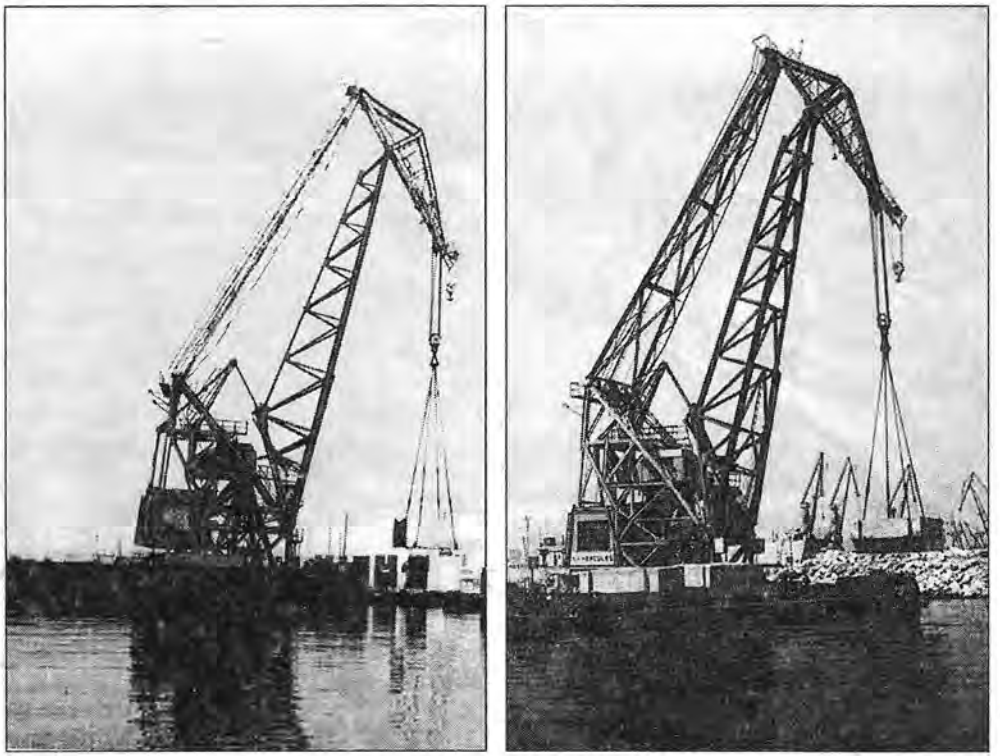


Fig. 15. Construcţia cheiurilor din portul Constanţa

Macaraua plutitoare Gigant de 100 t capacitate preia de pe pista de turnare, tipurile de bocuri de chei aflate în acel schimb în grafic la montare; blocurile sunt încărcate pe gabara port bloc de 500 t şi împreună se deplasează prin remorcare la cheiul în execuţie.

Blocurile de beton pe tipuri diferite ca formă şi înălţime 0, 1, 2, 3, 4, 5, cu o greutate medie de 80 - 100 t / buc. au o lăţime egală pe coloana verticală a cheiului de 5,50 m, fiind prevăzute cu două goluri verticale, pentru a le uşura la greutate. Golurile nu sunt umplute.

La locul de montare pregătit în prealabil după dragaj, cu un pat de chei nivelat cu piatră spartă de scafandrieri, blocurile sunt montate pe tipuri, în trepte succesive la comanda de sub apă a scafandrierului, care-l aşează prin zidire sucesivă pe verticală, pe aliniamentul comandat telefonic de la uscat de topometru. Peste blocul tip 5, ultimul din scară, se toarnă coronamentul monolit al cheiului, care rigidizează 6 coloane de blocuri, adică 33 m. Toleranţele admise sunt de 10 cm la front şi de 5 cm pe verticala cheiului.

Cu aceste tipuri de blocuri s-au construit cheiurile verticale ale portului la adâncimi cuprinse între 11,50 m şi 13,50 m. Peste această zidire apare pericolul răsturnării la front.

Cheiurile verticale pentru adâncimi mai mari s-au construit din virole de beton armat.

La Postul de acostare al petrolierelor de 150.000 tdw, virolele s-au montat la o adâncime de 19 m. Echivalentul unui bloc de locuinţe cu 11 etaje.

Peste 12 km de cheiuri din port sunt în exploatare de peste 30 de ani, fără tasări.

Maistrul Nicolae Voinica şi ing. Mihai Croitoru sunt autorii acestei performanţe la Constanţa.

Fig. 16. Poligoanele de prefabricate de la Agigea

Legendă fig. 16

Pista de turnare a virolelor. Pe cheiul de sud al bazinului. Aliniate una lângă alta, la virole se lucra în trei faze succesive; montarea cofrajului metalic interior, montarea armăturii şi cofrarea exterioară, betonarea. Întreaga operaţiune se făcea cu o singură macara de 12,5 t la cârlig şi dura trei zile pentru o virolă.

Pista de turnare a blocurilor de chei. Pe celelalte fronturi ale bazinului. Operaţiunea se începea cu montarea cutiei metalice a cofrajului, a butoaielor pentru goluri D = 1 - 1,25 m şi a renurilor inferioare pentru cabluri; Betonarea se făcea cu bene sau cu cupa de greifer; decofrarea şi deplasarea pe alt amplasament din grafic. Ridicarea de pe pistă a blocului se făcea după 28 de zile de la turare.

Stabilopozii. Într-un cofraj metalic format din patru feţe spaţiale şi trei capace la picioare, asamblate ca o floare de lalea cu şuruburi cu pană şi cu pene metalice, betonul simplu se turna direct din bena macaralei dimensionată la volumul necesar unui stabilopod. Decofrarea se făcea după trei zile, ridicarea de pe fund la 7 zile.

în paginile următoare.

Va urma, vă promit, în cel mai scurt timp o a doua carte despre marele inginer care a fost ***Anghel Saligny***, de la naşterea căruia se vor împlini în anul 2004 - 150 de ani.

*

Povestirile care vor urma vor începe clasic cu ***A fost o dată .... la Constanţa,*** fără să facem apel la istoria zbuciumată a Balcanilor. Ele sunt povestiri scrise pe baza suselor documentare crercetate începând cu începutul sec. al XIX - lea. Aceste povestiri pot constitui informaţii pentru o eventuală Istrorie a Dobrogei.

Povestirile fiind adevărate, toate, se află la limita înţelegerii şi pot deveni primele etape ale cercetărilor ştiinţifice care aşteaptă tânăra generaţie.

Constănţenii au beneficiat de favoarea ce le-a fost oferită de mare din totdeauna.

A fost şansa dată de poziţia oraşului de pe malul mării, de care toţi au ştiut să profite. Nu li s-a schimbat esenţial starea materială, în schimb li s-au schimbat opiniile.

Nu există locuitor al oraşului Constanţa care să nu facă apel la istorie. La locul în care să-şi poată încadra poziţia socială în realizările oraşului.

Aici fiecare cetăţean este pescuitor de guvizi, care priceput sau începător este un lăudăros, care dă lecţii.

De mai bine de o sută de ani începând imediat de după realipirea Dobrogei la România, regiunea, judeţul şi oraşul Constanţa, toate au fost un port - drapel al marilor investiţii în construcţii plătite de România din banul public, realizate la termen de locuitorii oraşului.

Investiţiile judicios administrate, au devenit un bun naţional.

Străduinţele bunicilor şi părinţilor noştri în construcţiile publice, în special a Portului Constanţa, în exploatarea şi administrarea lui, au plasat oraşul pe locul pe care-l ocupă în zilele noastre.

Dobrogea a fost de secole bune ***placa turnantă a comerţului în Marea Neagră.***

A spus-o un mare istoric român ***Gh. I. Brătianu*** acum 70 de ani.

În cartea de faţă relatăm, cele mai importante episoade petrecute la Constanţa şi în Dobrogea de după construcţia ***Edificiului Roman cu Mozaic,*** cea mai frumoasă construcţie a antichităţii din România.

Tot oraşul se mândreşte că acest edificiu există. Din sec. III - IV.

Dar după aceea ?

Citiţi în continuare şi veţi afla.

II. A FOST ODATĂ

A fost odată la Constanţa o mare cetate

Cu o frumoasă fotografie deschidem paginile de istorie ale oraşului Constanţa, prezentate de un inginer constructor. Fotografia este reprodusă după un desen aflat în cabinetul de stampe al Academiei Române de la Bucureşti.

Imaginea a mai fost publicată fără să fie interpretată până în prezent de nici un autor. Prima reproducere din anul 1897 după stampa originală, comandată de ***Col. Marin Ionescu Dobrogianu,*** a fost obţinută într-un atelier fotografic din Constanţa aparţinând lui *E. Marvan.* Atelierul era situat la sfârşitul secolului al XIX - lea pe str. Neptun în Piaţa Ovidiu din Constanţa. Pe locul străzii Neptun s-a construit câţiva ani mai târziu clădirea fostei Primării a oraşului, cea în care se află în zilele noastre Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie.

De aici, din jurul acestei fotografii începe ***Povestea Farului Genovez.***

Încheierea campaniei militare a anului 1812 cu Pacea şi Tratatul de la

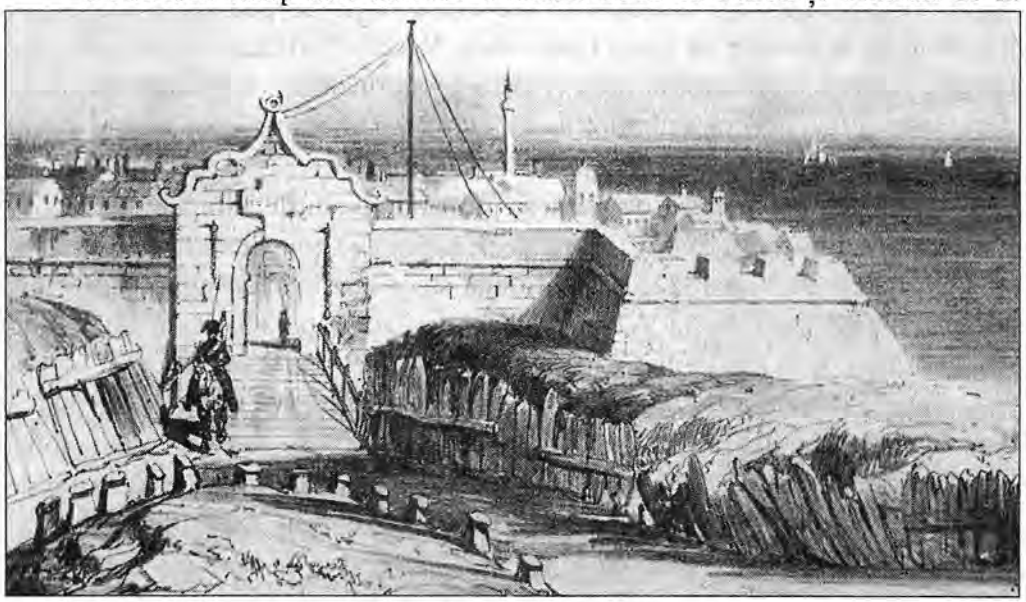


Fig. 17. Oraşul Constanţa în anul 1828

Küstendjé. În fundal, în stânga, o construcţie cu cupolă este farul.
Desen de Hector de Bèarn. Litografie 168 x 247 mm

Bucureşti, a consemnat victoria Rusiei în războiul purtat contra Turciei şi a propulsat o nouă putere europeană - *Imperiul ţarist* - la gurile Dunării. După acest episod istoric local care a cuprins şi Principatele Române, în întreaga Europă s-a desfăşurat un mare proces de restabilire a graniţelor, dintre vechile şi noile state înfiinţate ca urmare a războaielor lui Napoleon.

Tratatul de la Bucureşti nu a liniştit lucrurile cu o pace acceptată de foştii beligeranţi. Turcia, care stăpânea de câteva secole întreaga Peninsulă Balcanică inclusiv Dobrogea, era încă suficient de puternică pentru a dori o revanşă, iar Rusia în expansiunea sa avea intenţia de a cuceri strâmtorile Mării Negre, Bosfor şi Dardanele.

Dobrogea şi gurile Dunării constituiau avanpostul cel mai important de apărat în strategia Imperiului Otoman, iar oraşul Constanţa era cel mai important punct tactic de fortificat, fiind plasat în mijlocul regiunii.

Ca urmare a unor reforme de modernizare a Turciei preconizate de sultanii Selim al III -lea (1789 - 1807) şi Mahmud al II - lea (1807 - 1839), începând cu anul 1822 s-au alocat importante fonduri pentru fortificaţiile oraşului Constanţa, denumit de turci *Küstendje.*

Încă din antichitate, oraşul Constanţa fusese înconjurat de mari fortificaţii din pământ, racordate la alte mari fortificaţii dobrogene cunoscute sub denumirea de *Valurile de Pământ,* care traversau mijlocul podişului dobrogean începând de la Dunăre de lângă Cernavodă. Vechile fortificaţii se terminau pe falezele înalte ale oraşului la nord şi la sud, cuprinzând o suprafaţă mai mare decât le-ar fi fost necesară turcilor în acea vreme. Despre traseele acestor valuri vom discuta mai departe în alt capitol.

Valoarea strategică a oraşului şi probabil fondurile limitate, au impus restrângerea viitoarelor ziduri fortificate. Ca urmare, constructorii noilor fortificaţii începute în anul 1822, le-au limitat strict la zona penisulară a oraşului actual, cuprinsă între Poşta Veche (Muzeul de Artă Populară) şi capătul peninsulei oraşului de la sud de la Cazinou.

Între anii 1822 - 1828, s-a construit o frumoasă cetate pe faleza înaltă a oraşului într-o poziţie impresionantă şi greu accesibilă, care de pe mare oferea o vedere asemănătoare cu oraşul Constantinopole. De fapt modelul zidurilor de incintă de acolo s-au copiat. Bastioane cilindrice crenelate pentru piese de artilerie, ziduri înalte cu ambrazuri la distanţe egale pentru puşcaşi, versanţi de faleză greu accesibili. Ceva asemănător nu se mai pomenise înainte, decât dacă ne imaginăm că cetatea antică Tomis, avusese în vechime astfel de ziduri.

Nu cunoaştem cine au fost constructorii cetăţii, dar stilul arhitectonic al

construcţiilor din interior a fost vizibil italian, renascentist, bazilical, stil definit de un dom înalt al unei biserici creştine aflate în al doilea plan al desenului. Nu avem motive să punem la îndoială ceeace a văzut desenatorul.

Constanţa văzută de pe mare

Aşa şi-a intitulat editorul al doilea desen al oraşului, publicat împreună cu cel anterior la Paris, ambele comentate şi adnotate în Analele Dobrogei seria veche de *Ioan C. Băcilă* directorul cabinetului de stampe al Academiei şi tipărite separat într-un album către criticul de artă *George Oprescu* .

Vicontele Hector de Bèarn, autorul publicaţiilor de la Paris a fost un ofiţer diplomat şi nepot al ambasadorului Franţei de pe lângă curtea ţarului Nicolae I al Rusiei, care în anul 1828 se afla în drum spre St. Petersburg cu treburi militare. Rusia ceruse ajutor Franţei în probleme de topografie militară.

În misiunea sa vicontele a fost însoţit de graficieni şi topometri, care urmau să se angajeze în armata rusească. Graficienii au realizat mai multe desene şi crochiuri prin câteva locuri din Dobrogea, aflate pe traseul străbătut de ei pe uscat de la Isaccea la Varna. Printre topometri se afla şi ***Taitbout de***

Fig. 18. Vue de Küstendjé prise de la mer
Desen de Hector de Bèarn. Litografie 152 x 258 mm

Marigny, un ofiţer care a publicat apoi independent la Odessa într-un atlas, printre altele, planuri şi hărţi referitoare la Dobrogea şi la Constanţa.

Cele două imagini sunt primele cunoscute din istoria oraşului Constanţa.

Neşansa frumoaselor ziduri ale oraşului de a rămâne în picioare până în zilele noastre, a fost declanşarea războiului Ruso - Turc dintre 1828 - 1829, care a distrus din temelii oraşul.

Serviciile de spionaj rusesc cunoşteau intenţiile turcilor de a fortifica Constanţa cu ziduri şi declanşarea războiului în vara anului 1828, a luat prin surprindere armata otomană.

În ziua de 8 iunie 1828 la porţile oraşului au apărut primele trupe ruseşti, iar în rada portului au ancorat o serie de nave militare şi de transport, care au făcut ca armata otomană să se retragă fără lupte spre sud, spre Bazargic şi Silistra.

Cronica acestor evenimente este prezentată clar şi milităreşte, în cel mai frumos tratat de istorie a Dobrogei care s-a scris vreodată, de către ***Colonelul Marin D. Ionescu Dobrogianu*** în opera sa, ***Dobrogea în pragul veacului al XX - lea*** publicată la Bucureşti în anul 1904.

Cu flota de 36 de nave ancorată la Constanţa, armata rusă a aprovizionat cu materiale de război, artilerie, muniţii, butoaie cu praf de puşcă şi alte dotări, întregul teatru de operaţiuni.

Războiul propriu zis nu a adus armatele faţă în faţă în Dobrogea. Armata otomană formată din câteva detaşamente de pază s-a retras în spre sud, câteva lupte sporadice purtându-se la Silistra şi la Bazargic (azi Dobrici) în Bulgaria.

Construcţiile de la Constanţa nefinisate, au fost lăsate le discreţia noilor ocupanţi fără lupte. Populaţia oraşului care atinsese înainte de război aproape 2000 de locuitori, după cum consemnează **Karl von Moltke**, s-a împrăştiat, sau au fugit în satele din judeţ ori în bălţile de la Dunăre.

Dar la Constanţa, în depozitele constituite în grabă de ocupanţi, s-au adunat toate proviziile armatei în special praf de puşcă în butoaie şi alte muniţii, care în final nu a mai avut unde să se consume. Erau muniţiile pentru un întreg război.

Tatonările şi tratativele au durat peste un an de zile şi în final, Tratatul de la Adrianopole încheiat în septembrie 1829 între Rusia şi Turcia, cel care a pus capăt acestei conflagraţii, au nemulţumit din nou Rusia pregătind-o pentru următoarea conflagraţie.

În ceea ce priveşte Constanţa, din cronica lui Ionescu Dobrogianu aflăm că pentru cucerirea oraşului nu s-au purtat lupte, probabil câteva schimburi de focuri până la capitularea din iunie 1828, dar represaliile contra oraşului au fost duşmănoase, distrugătoare.

Pentru a nu mai cheltui bani cu evacuarea muniţiilor depozitate în oraş şi pentru a pregăti viitorul război, ruşii au luat măsura de a dinamita întregul oraş,

inclusiv zidurile abia construite. Oraşul rămas fără populaţie, fără apărare şi necucerit prin lupte ca urmare a tratatului, a fost la dispoziţia armatei care urma să-l evacueze.

Astfel, în oraş, nu a mai rămas piatră pe piatră.

Peste douăzeci de ani un ziarist francez care era medic de profesie, dr. Doussault, trimis prin anul 1854 de revista ilustrată de la Paris, L´ Illustration, prin Tartaria, după cum se numea Dobrogea în presa şi hărţile vremii, a desenat ce mai rămăsese din oraş. Nimic.

Cei câţiva locuitori ai oraşului care au mai avut curaj să se reîntoarcă din pribegie în oraş, i-au relatat ziaristului modul în care un pluton din armata rusă triumfătoare în războiul nepurtat niciunde, au părăsit oraşul. Uniforma militarilor din formaţie este cea a armatei ruseşti din perioadă cunoscută din alte publicaţii. Chiar din dicţionarul Larousse. Ei dau onorul militar unui personaj îmbrăcat în caftan, probabil mudirul (primarul) localităţii, obligat de împrejurări să asiste impasibil la eveniment.

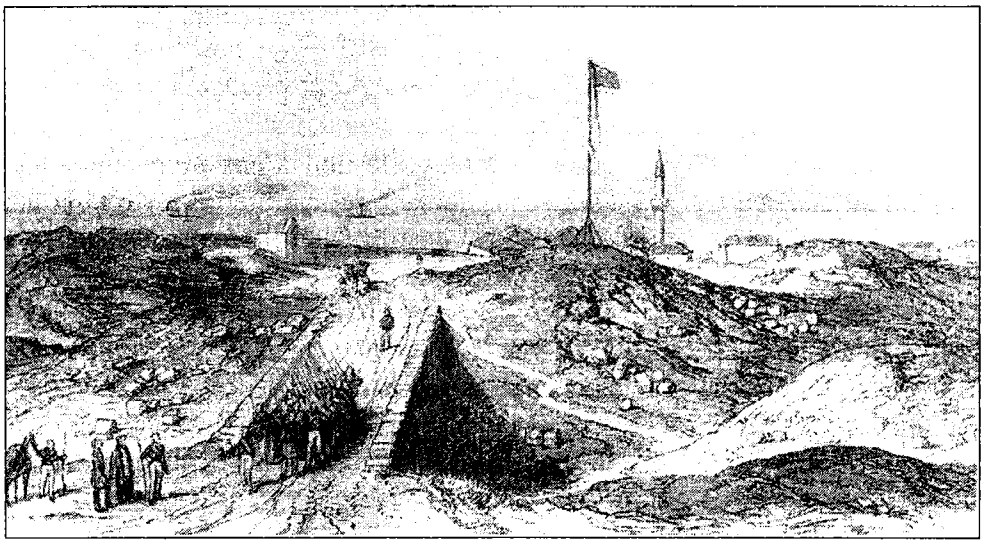


Fig. 19. La Place de Küstendjé, evacuée par les Russes, après la paix d´Adrianopole

Desen de Doussault. L´ Illustration, Paris 1854. Gravură în lemn 104 x 228 mm. Se văd ruinele fostului far a oraşului construit în 1822 şi movila cu steag identificată de noi drept ***tumulus-ul*** lui Ovidius, pe locul unde azi se află geamia Carol I din Piaţa Ovidiu

Distrugând cel mai frumos tezaur al oraşului - zidurile cetăţii - oraşul Constanţa a fost privat de un monument, care putea să devină azi fala oraşului turistic.

Dacă azi, un elev de liceu, un locuitor interesat, ori un turist oarecare, doreşte să vadă fundaţiile zidurilor fostei fortificaţii turceşti, le va găsi în par-

cul arheologic din spatele clădirii Băncii Naţionale din Piaţa Ovidiu, mai departe sub Catedrala Romano - Catolică a oraşului de pe str. Nicolae Titulescu sau la capătul sudic al străzii Muzeelor; o succesiune istorică de ziduri suprapuse etapă peste etapă. Mai la sud se află aceleaşi ziduri, în parcul arheologic al Catedralei oraşului de la Cazinou, sau în apropierea Casei cu Lei refolosite ca postament sub asfaltul actual. Peste tot se află aceleaşi blocuri.

Blocurile din piatră cu dimensiuni mari de până la 0,80 - 1,20 m, groase de 40 - 50 de cm, ceea ce înseamnă că au aproape o tonă pe bucată, se află la lumina zilei.

Constructorii turci ai fortificaţiilor s-au folosit de materialul zidurilor construite în antichitate.

Nu au făcut altceva decât să adune şi să suprapună blocurile de piatră împrăştiate de distrugerile anterioare, de atunci de când cetatea a avut o serie de ziduri înconjurătoare, etapizate şi catalogate de cercetările arheologice moderne. Aşa se şi explică faptul că în cinci ani constructorii ultimelor fortificaţii, au reuşit să rezidească cetatea antică pe întreg conturul oraşului. Piatra fasonată au avut-o la dispoziţie.

Despre incinta fostei cetăţi

În zona cea mai îngustă a platoului oraşului Constanţa situată între Tribunal şi Biserica Greacă, s-a săpat un şanţ de apărare cu escarpă şi contraescarpă, dincolo de care spre sud s-au construit zidurile cetăţii fortificate vizibile în fotografie.

S-a ales acest amplasament deoarece, aşa cum am menţionat, oraşul a fost restrâns doar la zona peninsulară de la sud şi de aici cetatea putea să fie apărată contra asediilor duşmane de la nord, cu tunurile plasate pe trei redute. Poziţia şi denumirea lor de redute a fost constatată ca amplasament şi destinaţie 26 de ani mai târziu în anul 1855, de către inginerul francez *Joules Michel* aflat în misiune la Constanţa.

Poarta de intrare în cetate construită din piatră cu ancadramente curbe finisate, obişnuită pentru acest tip de ziduri de apărare, era lată de aproximativ 2,50 - 3 m pentru a fi accesibilă carelor încărcate cu mărfuri şi alte greutăţi, suficient de înaltă pentru a permite accesul călare pe cal în cetate al călătorilor. Zidul cetăţii era consolidat la partea superioară cu cornişe din zidărie tencuită în lungul zidului, pe redută existând ambrazuri pentru ţevile tunurilor. Poarta a a avut deasupra intrării o inscripţie scrisă cu caractere arabe.

Dimensiunile moloanelor din zidărie nu pot fi folosite ca scară a lungimilor.

Militarul care este desenat călare la ieşirea de pe podul de lemn poartă uniforma armatei ruseşti, înainte ca ordinul de distrugere al cetăţii să fi fost dat.

Intrarea în cetate se făcea pe un pod din lemn rabatabil cu lanţuri spre zidurile de apărare, mecanismul de ridicare ca la orice cetate fiind plasat în spatele zidurilor. Podul traversa şanţul escarpat, despre care am mai pomenit. Drumul de ieşire din cetate, bifurcat spre nord, era consolidat cu palisade din lemn.

Plasarea porţii este greu de apreciat în raport cu sistematizarea de azi a zonei, dar credem că se afla în capătul de azi al str. Traian, undeva în faţa Tribunalului.

Pe catargul din spatele porţii flutura probabil un însemn otoman.

În interiorul cetăţii, locuinţele sunt comune tuturor clădirilor orientale cu un singur nivel, acoperite cu olane din pământ ars, înclinarea acoperişurilor fiind destul de aplatizată datorită vânturilor predominante la Constanţa.

Dintre toate construcţiile din interior remarcăm domul bazilical al unei biserici creştine, construită probabil de comunitatea armeană din oraş suficient de numeroasă, deoarece comunitatea locală a grecilor cunoscută din alte documente, se afla după anul 1821 (de la răscoala Eteriei din Grecia) în conflict cu autoritatea otomană.

Avem o incertitudine în legătură cu poziţia minaretului Geamiei Mahmudia prezentă în imagine. Înclinăm să credem că imaginea desenată este cea corectă. Asupra acestui subiect vom reveni mai departe în alt capitol.

Pentru subiectul ***Farului Genovez*** care ne defineşte volumul, dorim să semnalăm de pe această imagine turnul vechiului far al oraşului.

El se află la limita din spre sud în partea stângă dinspre răsărit a fotografiei, insuficient de înalt dar vizibil totuşi, acoperit cu o cupolă. Acea construcţie, pe care nici un desenator nu ar fi ratat-o, fusese clădirea farului construit în anii 1822 - 1824 din banii alocaţi de imperiu de o societate austriacă de la Sulina, care se ocupa de întreţinerea farurilor de pe litoral.

-A fost prima construcţie de far de la Constanţa, pe care a supraveghiat-o şi a întreţinut-o până la distrugerea sa din 1829 hangiul ***Toma Radicevici*** de mai departe.

Revenind la fotografia oraşului Constanţa distrus din temelii de armata rusă, constatăm în centrul imaginii o movilă cu un catarg în vârful ei. Movila am identificat-o într-o altă lucrare publicată în anuarul Pontica, cu vestitul ***tumulus*** al poetului latin *Ovidius*, cel versificat în Tristele sale.

În prim planul litorgafiei se află ruinele Farului vechi al oraşului Constanţa din acele vremuri, cel care, după reconstruirea sa, va deveni **Farul Genovez.**

III. POVESTEA FARULUI GENOVEZ

În fiecare an la 15 ianuarie în ziua aniversării naşterii marelui poet Mihai Eminescu, mai multe clase de elevi din cursul inferior şi mediu din Constanţa însoţiţi de profesorii lor, vin la statuia poetului, pentru a-l omagia şi a-i recita versurile.

Ce păcat că atunci la Constanţa este frig, iar pe faleză suflă un vânt tăios, care-i fac pe micuţii recitatori, să stea zgribuliţi, încotoşmănaţi cu căciuli, fulare şi mănuşi, cu care depun buchetele de flori la picioarele statuii.

Dintre versurile recitate cu glasul tremurător al elevilor spulberat de vânt, nu lipseşte poezia *Mai am un singur dor,* scrisă de poet ca un testament :

Mai am un singur dor :
În liniştea serii
Să mă lăsaţi să mor
La marginea mării;

Poetul a scris poezia, *Miorița poetului* după cum spune G. Călinescu, în decembrie 1883, după ce petrecuse câteva zile la Constanţa la hotel d'Angletaire undeva pe str. N. Titulescu.

Ritualul se repetă de zeci de ani cu generaţii întregi de copii, din anul 1936 de când s-a dezvelit pe promenada falezei Cazinoului din Constanţa, bustul poetului realizat de sculptorul Oscar Han.

Din cauza frigului elevii se întorc repede la şcolile lor, trecând pe lângă alt monument al oraşului la fel de reprezentativ ca şi grupul statuar. Profesorul diriginte care-i însoţeşte pe elevi la manifestare, le aminteşte că au trecut pe lângă ***Farul Genovez.*** De cele mai multe ori, atât !

Despre Farul Genovez se cunosc puţine lucruri la Constanţa.

Încercăm pe această cale să suplinim cu cercetările noastre asupra farului, lacunele din arhive şi din publicistica românească.

Datele tehnice ale Farului Genovez

La capătul de est al promenadei falezei Cazinoului din Constanţa se află de mai bine de un secol farul, în mijlocul unui ansamblu de monumente istorice

formate din clădirea *Hotelului Carol* (1879 - 1884) şi de frumoasele pergole ale statuii lui Mihail Eminescu (1936).

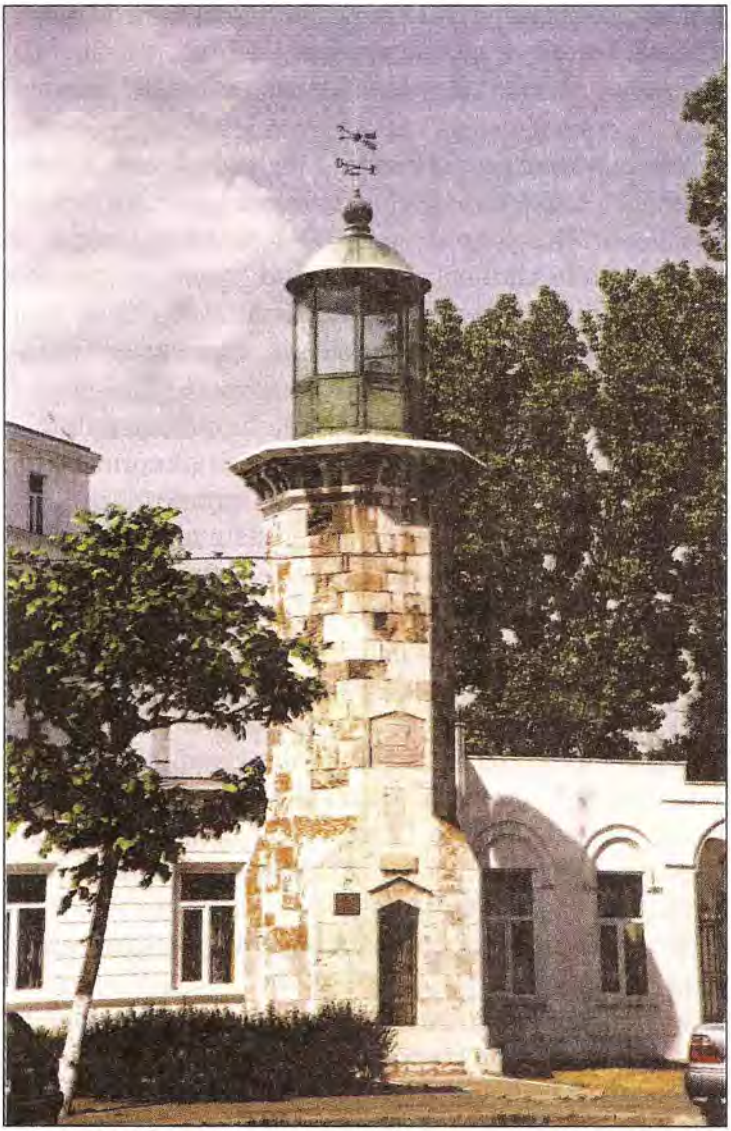


Fig. 20. Farul Genovez - foto Mircea Stoian - Constanţa

La început, farul a funcţionat izolat după destinaţia sa ca semnal luminos, de marcare a poziţiei portului Constanţa. Ulterior, după punerea în funcţiune a farului Portului Constanţa de la capătul fostului dig de larg în anul 1905, Farul Genovez şi-a încetat funcţionarea devenind monument al oraşului.

Construcţia se află în punctele de coordonate 44 ° 10 ´ N ; 28 ° 41´ E.

Farul a avut lumina fixă de culoare albă, instalată în vigia (cupola) farului la 21 m peste nivelul mării şi vizibilitatea până la orizont (cca 5 km).

În urma unor cercetări recente în Arhivele Naţionale din Constanţa, am aflat că farul a fost inclus în lista Monumentelor Istorice ale oraşului în anul 1942, fără ca cercetarea făcută de specialiştii portului de atunci, să ofere şi alte informaţii.

Farul Genovez este construit din moloane de piatră de talie, cioplite pe toate feţele. Zidăria construcţiei s-a realizat cu mortar de var şi nisip de mare cu

scoici în compoziţie.

Farul are pe soclul de la bază o zidire mai înaltă rectangulară de forma unui pătrat cu latura de 3 m, din care începe la înălţimea de 4 m un turn de piatră octogonal cu latura de 1,35 m. Turnul octogonal are 6 m înălţime, terminat cu un capitel cvasicircular, rezemat pe mici cornişe sculptate cu motive geometrice.

Deasupra turnului octogonal se află vigia metalică înaltă de 4 m cu aceiaşi formă, terminată cu o cupolă semisferică şi cu ornamente specifice pentru punctele cardinale, ataşate la vârful ascuţit al vigiei. Din ansamblul iniţial al ornamentelor lipseşte bara punctului cardinal din spre sud, ruptă se pare de dinaintea primului război mondial. Construcţia metalică a vigiei a avut împământare pentru paratrăsnet cu ancore de fier în zidărie, care azi este dezafectată.

Înălţimea construcţiei are aproape 16 m deasupra platformei terenului.

Intrarea în far este orientată spre sud, sud - vest, printr-o uşă normală din lemn cu deschidere dreapta, protejată cu un grilaj metalic la exterior.

La interior, turnul farului este tencuit cilindric, cu un stâlp monolit central din granit cu diametrul de 30 cm, stâlpul fiind încastrat adânc în fundaţie. Stâlpul central este principalul element de stabilitate al farului, între perete şi stâlp fiind montate elicoidal treptele scării începând dinspre stânga. Înălţimea de circulaţie pe trepte la interior sub spirala scării este constantă cu h = 1,90 m şi cu o lăţime între coate de 60 cm.

De la prag până la vigie turnul are 53 de trepte din piatră cioplită, cu lăţimea variabilă pe spirală de la 9 - 46 cm. Scara în spirală are patru rotiri pe toată înălţimea, fiecare rotire formată din câte 12 trepte, iar în dreptul rotirilor cu soţ are două ferestre pentru iluminat la interior, plasate pe latura opusă intrării.

După a patra rotire se ajunge printr-un chepeng din lemn pe platforma de sus a vigiei.

Farul a avut un mecanism de rotire în două secvenţe a fostei instalaţii de iluminat, care a fost fixată printr-un pivot metalic axial şi o placă de rotire în stâlpul central. Cele două secvenţe iniţiale necesare iluminatului au fost, una pentru alimentarea cu combustibil în căldări speciale deasupra chepengului, alta pentru iluminat după rotirea suportului căldării sub un unghi orizontal oarecare până la poziţia centrală. Placa de rotire foloseşte în prezent doar ca sistem de ancorare al vigiei prin sudură rudumentară împotriva vântului predominant. Alte elemente ale mecanismului lipsesc.

Astăzi tabla şi cornierele din care a fost construită vigia, este ruginită cu goluri destul de mari, prin care pătrund la interior intemperiile, ploaia şi zăpada.

De la ultima restaurare a construcției atestată în documente din anul 1948, au trecut peste 50 de ani și zidăria mai puțin dar cupola metalică a farului vizibil ruginită; în ultimii 13 ani nu s-a vopsit niciodată.

Ar fi păcat ca la o furtună, vântul puternic să rupă din ancorajele sudate construcția metalică, s-o doboare la pământ; restaurarea ar necesita proiecte scumpe și implicații arhitectonice de nebănuit.

Scrisorile trimise autorităților au rămas fără răspuns.

Cu o scăriță metalică mobilă rezemată în interior, se poate ieși pe platforma exterioară necirculabilă, pentru a se șterge din când în când sticla celor opt panouri cu geam.

Farul a fost o construcție originală unicat pentru destinația sa, deoarece în general construcțiile de acest gen sunt cilindrice. Originalitatea îi este conferită de stâlpul de rezistență central, care a permis schimbarea arhitecturii tradiționale exterioare a farurilor. La farurile cilindrice în general fără stâlp central scările sunt fie înclinate pe verticală, fie ancorate în spirală din lemn, sau metalice, rezistența și stabilitatea fiind asigurate de zidăria exterioară de regulă foarte groasă.

După calitatea pietrei din care este confecționat stâlpul (granit cu tente roșietice) și după lungimea sa , avem convingerea că acesta provine dintre ruinele antice al Tomisului. Cu greu ne putem închipui, că în secolul al XIX-lea atunci când a fost contruit farul, se puteau aduce la Constanța de la o carieră de granit din Dobrogea de nord sau de aiurea, un stâlp monolit cu o asemenea dimensiune; dar cioplirea lui pe fragmente monolitizate în ax; dar ridicarea fragmentelor la verticală și centrarea lor.

Cum a fost construit Farul Genovez

La Constanța în anul 1840, trupele ruseşti părăsiseră orașul de câțiva ani buni și hangiul ***Toma Radicevici*** rămăsese iar fără clienți. Ruinele rămase, după ce orașul fusese dărâmat din temelii, arătau o imagine sălbatică de sărăcie, abătută ca un blestem asupra locuitorilor, câțiva rămași în viață după pârjol printre ruinele fostei așezării împrăștiate.

Aici doar câinii sălbăticiți, amestecați cu lupii iernilor lungi și istovitoare, se mai încăierau printre resturile frumosului oraș, care fusese înainte de războiul dintre 1828 - 1829.

Înaintea distrugerii lor, orașele Constanța și Varna fusesră cele mai mari orașe ale veylatului (provinciei otomane) Rumeliei Orientale și deveniseră orașe port, sistematizate după model european, modernizate pentru acele vremuri.

Pacea încheiată de ruși cu turcii la Adrianopole în anul 1829, părea să fi

liniştit atmosfera oraşului, deoarece după aceasta foştii locuitori de teama unui nou conflict, cu greu au mai revenit în oraş. Numai mudirul (primarul) oraşului s-a instalat lângă bătrâna geamie rămasă ca prin minune nedărâmată, unde şi-a întemeiat o moară de vânt cu morişca din lemn scârţâitoare.

Croatul Toma Radicevici atestat documentar în anul 1840, venise la Constanţa de peste zece ani, trimis pentru a supraveghea şi întreţine lumina farului construit din piatră de o societate austriacă de la Dunăre.

Mult mai la sud, la Şabla, aceiaşi societate austriacă construise alt far pe litoralul vestic al Mării Negre, pe locul unui far din lemn întâlnit de mai mulţi călători străini în anul 1786.

Radicevici se căsătorise la Constanţa cu o văduvă mai bătrână decât el cu câţiva ani, armeancă creştină după spusele ei, care venise în cetate cu fostul ei bărbat, un negustor bogat de la Varna. Bărbatul îi murise după ce sultanul Mahmud al II-lea prin anul 1826, venise personal să vadă zidurile oraşului în construcţie înainte de izbucnirea războiului. În casa lor, vorbeau numai turceşte, limba care le era comună şi singurul mod de exprimare publică, admis de autoritatea turcească.

Fig. 21. Oraşul Constanţa în anul 1861 după C. Begeman

În primul plan drumul francez care ducea spre port; se constată micul port cvasinexistent la adăpostul unui mic diguleţ; pe platoul oraşului hanul lui Radievici şi clădirea înaltă a primăriei oraşului turcesc; în oraş minaretele geamiei Mahmudia şi a celei de pe str. Cr. Georgescu de azi; zidurile distruse ale fortăreţei oraşului; pe taluzul falezei se vede o foarte veche geamie întâlnită în drumul său de către celebrul cronicar turc Evlia Celebi în anul 1651.

Lângă farul oraşului, croatul construise înaintea războiului din banii nevestei un han, în speranţa că rarii călători abătuţi prin partea locului, îi vor călca pragul.

Ruinele farului distrus rămăseseră ca o măsea stricată, printre ruinele oraşului. Locul farului a fost mutat provizoriu pe o movilă înaltă numită *Avretük Tepe*, aflată mai departe pe dealul oraşului de la nord. Aici pe o schelă din lemn căptuşită cu cărămizi scoase dintre dărâmăturile din oraş, oamenii hangiului ardeau noapte de noapte într-o căldare, seul animalelor cumpărate pentru bucătăria hanului.

Căldările cu ceară sau cu gudroane aduse de la Viena, folosite de regulă la faruri erau scumpe şi hangiul le ardea mai mult vara, dar mai bine le păstra pentru localul de baie al oraşului de lângă far. Cunoştea orarul trecerilor corăbiilor prin faţa oraşului, de la barcagii pescari trimişi în întâmpinarea lor. Numai atunci aprindea feştilele.

Corăbiile care ajungeau la Constanţa erau rare şi în majoritatea lor erau nişte bărci mai lungi şi mai late cu un singur catarg, cărora turcii le ziceau ***kaik*** - uri, cu una - două pânze groase şi unsuroase. Caicele transportau mei, orz şi ovăz, în coşuri mari împletite din papură sau nuiele căptuşite cu piele, Cerealele erau cumpărate de la ţăranii satului Karaharman (Vadu) de la marginea mării, acolo la nord de Constanţa unde se afla o schelă din lemn.

După războiul pustietor din anul 1828, apăruseră prin Dobrogea o serie de ciobani cu oi nenumărate de prin Transilvania (Austria), care-şi ziceau mocani. Mocanii fabricau brânză, prin închegarea laptelui oilor cu mare meşteşug în burdufuri de piele, pusă în saramură în putini din lemn de dud sau de stejar, brânza devenind o altă marfă cărată de caicele turceşti, alături de putinile cu peşte sărat prins din apele Dunării. Toate mărfurile se duceau spre Constantinopole sau mai la sud spre insulele greceşti.

Într-o zi de vară a anului 1834 a sosit în golful oraşului o corabie de la Dunăre, cu o seamă de marinari la bord, mulţi dintre ei vorbind o limbă asemănătoare cu cea a mocanilor. Corabia se numea *Maritza,* după numele nevestei unui Vodă aflat dincolo de Dunăre.

Printre călătorii abătuţi la Constanţa imediat după război, s-a aflat o vreme un căpitan de viţă nobilă de origine germană pe numele său *Karl von Moltke* (n.1800 - 1891). Împreună cu alţi trei ofiţeri se aflau într-o misiune militară încredinţată de turci. Ofiţerul nota într-un carnet tot ce întâlnea în cale, note importante pentru fortificaţiile militare necesate refacerii apărării Dobrogei şi Constanţei; note şi impresii pe care căpitanul intenţiona să le pu-

blice într-un jurnal de călătorie prin estul Europei.

Cine s-ar fi gândit atunci, că ofițerul neamț va deveni peste ani un mare comandant de oști germane cu gradul de feldmareșal.

În vara anului 1840 a venit de la Constantinopole, o altă corabie austriacă cu pasageri ce s-a oprit la Constanța. Printre călătorii ce s-au oprit la hanul lui Radicevici, se afla un scriitor danez pe nume *Hans Cristian Andersen*, cu care hangiul nostru a luat contact. Amintim acest episod, fiindcă Andersen este cel care a semnalat prezența la Constanța a hangiului Radicevici.

Artin Aslan constructorul Farului Genovez

Mai la nord, la intrarea pe Dunărea navigabilă de la Sulina, rușii care după război ocupaseră Delta Dunării, stabiliseră o vamă și o carantină severă, care întârzia foarte mult durata călătorilor pe Dunăre programate de societatea austriacă pe drumul de întoarcere spre Viena.

Grăbit să se întoarcă în țara sa, scriitorul Hans Andersen a plecat spre Dunăre la Bogaz Chioi (Cernavodă) pentru un alt vapor pe o nouă cale, atunci deschisă, cu carele de bagaje trase de boi și cu trăsurile în lungul unei văi și a unei bălți întinse. Pe această vale numită de turci *Valea Carasu (Derè)*, ofițeri de stat major austriaci în înțelegere cu Turcii, făceau de zor măsurători pe unde doreau să deschidă o cale navigabilă pe apele bălții, un canal construit spre Constanța.

Piedicile împuse de ruși, reprezentate de taxele vamale ridicate și de carantina obligatorie de o lună de zile stabilită intrării pe Dunăre de la Sulina, au înveninat atmosfera relațiilor în tot lungul Dunării; atunci când în întreaga Europă calea ferată nou inventată în Anglia, deschisese noi orizonturi comerțului și eradicării obscurantismului impus de imperiul otoman în calea civilizației.

În sunetul armelor ce se agitau pentru un nou război, atunci când veacul se apropia de jumătatea sa, au mai venit la Constanța la Radicevici și alți vizitatori. A venit un grec bogat pe numele său *Papadopulos Vretos*, care căuta monumente antice; a venit *Xavier Hommaire de Hell* și doctorul *Doussault*, jurnaliști francezi trimiși de revista de la Paris L´Illustration; au mai venit o serie de alți călători care au vizitat nu numai din curiozitate *Tartaria*. La acea vreme spoinajul asupra Dobrogei, era una din îndeletniciri.

Toți au lăsat descrieri memorabile ale locurilor din Constanța și din împrejurimi, împreună cu imagini desenate de ei și publicate în revistele epocii.

În anul 1850 a sosit la Constanța venind de la Varna *Ion Ionescu de la*

Brad. Inginerul agronom era însoţit de un tânăr învăţăcel în vârstă de 15 ani pe nume *Spiridon Yorceanu,* care va deveni mai târziu inginer cu studii la Paris . Împreună au străbătut Dobrogea de la un cap la altul ajungând la Constanţa în două rânduri. La încheierea călătoriei sale din Dobrogea, Ion Ionescu de la Brad a plecat din hanul lui Radicevici spre Cernavodă, însoţit de feciorul celui mai bogat mocan din plasa Constanţei, de la Caramurat (Mihail Kogălniceanu), pe numele său *Ion Zaharia Blebea.* În acelaşi an Ionescu de la Brad a publicat la Constantinopole o carte de călătorii prin Dobrogea cu o valoare documentară care o face şi azi inegalabilă.

În toamna acelui an, hangiul Toma Radicevici şi-a încheiat socotelile cu lumea, murind cu amărăciunea din suflet că farul de piatră pe care-l supraveghease în tinereţea sa, nu a mai fost refăcut.

Bătrâna armeancă de la Constanţa văduva hangiului Toma Radicevici, nu a avut copii de la nici unul dintre bărbaţii pe care i-a ţinut. Pentru a nu rămâne singură pe lume şi-a chemat de la Varna nepoţii, copiii deja mărişori ai surorii sale rămaşi orfani acolo, după o epidemie de holeră devenită latentă în acel oraş.

Despre oraşul Constanţa, căpitanul german von Moltke consemnase locul salubru şi clima sa sănătoasă, ca urmare a vânturilor care suflau aproape în tot timpul anului, peste ruinele de pe falezele înalte ale oraşului.

Şapte nepoţi i-au sosit de la Varna în anul 1852 bătrânei hangiţe. Şase fete nemăritate şi un băiat, mezinul care a murit de tânăr. Hangiţa avea nevoie de ajutoare neplătite pe lângă curtea hanului, sperând ca nepoatele sale să se mărite aici cu tineri armeni. Aceştia deja începuseră să vină în oraş împreună cu părinţii lor, negustori cu stare speriaţi de epidemia de la Varna.

Oraşul Constanţa a început să se înfiripeze şi mudirul său, le-a vândut noilor veniţi pământ şi locuri de casă, cu vădita intenţie de a-i antrena în dezvoltarea comerţului pe mare, chiar dacă portul era înisipat de foarte multă vreme din neglijenţa autorităţilor anterioare.

Un nou război mocnea de câţiva ani în Orient între Rusia şi Turcia, care nu a întârziat să izbucnească. În ajutorul Turciei, ţara învinsă din confruntarea anterioară, au sărit imediat Anglia şi Franţa în Războiul Crimeei cum s-a numit, purtat între anii 1853 - 1856.

La Constanţa au debarcat în anul 1854 unele forţe militare auxiliare franceze, formate din eşaloanele tehnice şi de aprovizionare ale diviziei *d'Espinasse* din *Armata Colonială a Orientului francez.* Scopul francezilor era acela de a cumpăra furaje din Dobrogea şi de a le trimite pe la Constanţa în zona conflictului din Crimeea. Cu acel prilej s-a ridicat harta Dobrogei meridionale, Fig. 4.

După primele lupte desfășutate la Eupatoria în Crimeea, în războiul din Rusia, la Constanța au început să apară în anul 1854 primii răniți din război.

În hanul lui Radicevici a sosit și s-a instalat un ofițer francez de origine armeană, rănit în luptele din Crimeea pe nume ***Artin Aslan***.

La scurtă vreme după sosirea ofițerului, s-au stabilit sentimente de dragoste între armenaul rănit și ***Mariam,*** una din numeroasele nepoate ale hangiței. S-au căsătorit și francezul a luat imediat în mâinile sale frâiele afacerii. Astfel a apărut la Constanța familia ***Aslanian*** una din cele mai vechi familii din oraș.

Artin Aslan, inginer priceput în meseria sa de constructor de fortificații, s-a angajat după vindecare la cererea mudirului constănțean, să reconstruiască farul portului de pe fostul amplasament, farul pe care socrul său adoptiv Radicevici nu mai apucase să-l vadă refăcut.

Portul orașului, cu toate că primea de mai multă vreme nave militare sau de comerț, nu avea un far în serviciu pentru care primăria încasa taxe, în afară de farul din lemn provizoriu aflat la nord de oraș de pe movila Avretük Tepe.

Fiind în relații bune cu armata franceză staționată în zonă, ajutat de *E. Blondeau* administratorul armatei franceze, inginerul Aslan a comandat în Franța cupola farului, acea construcție metalică ca o gheretă acoperită cu tablă contra intemperiilor.

După un asediu îndelungat la Sevastopol războiul Crimeei s-a încheiat.

La Constanța au început să reapară imediat după război, germenii unei dezvoltări urbane rapide cu influiențe europene, amânată vreme de 50 de ani de celălalt război.

O societate engleză cunoscută sub numele de *Danube and Black Sea Raylwai Co. Ltd.* s-a instalat în oraș, după ce încheiase un contract cu guvernul otoman, pentru construcția liniei ferate spre Cernavodă și a portului Constanța (Fig. 3 și 6).

Construcția farului începută de Aslan, s-a încheiat o dată cu sosirea pe Dunăre până la Rasova a vigiei (cupolei) farului, arhitectura exterioară și funcționabilitatea ei, fiind după toate reparațiile ulterioare aceiași, cea vizibilă în zilele noastre.

După terminarea farului, Artin Aslan s-a angajat la societatea DBSR, numele său fiind consemnat în documente legat de alte construcții din oraș și din port, unde a rămas în funcțiune ca inginer până la decesul său petrecut în anul 1890.

Numeroasa familie armenească a rămas la Constanța, Artin Aslan fiind un străbunic al avocatului constănțean ***Aram Agop*** (n. 1913), cel care prin amabilitate mi-a încredințat multe detalii familiale, pe baza cărora am publicat și alte informații despre familiile armenești din Constanța.

În zilele existenței avocatului Aram Agop la Constanța orașul s-a dez-

voltat în mai multe etape, pornind de la mica incintă a anilor de început ilustrată în fig. 1, ajungând într-o etapă anterioară primului război mondial când s-au creionat limitele intravilane; etapa a fost depăşită la rândul ei, de sistematizarea ce a durat până după cel de al doilea război mondial, atunci când s-au delimitat principalele cartiere ale oraşului.

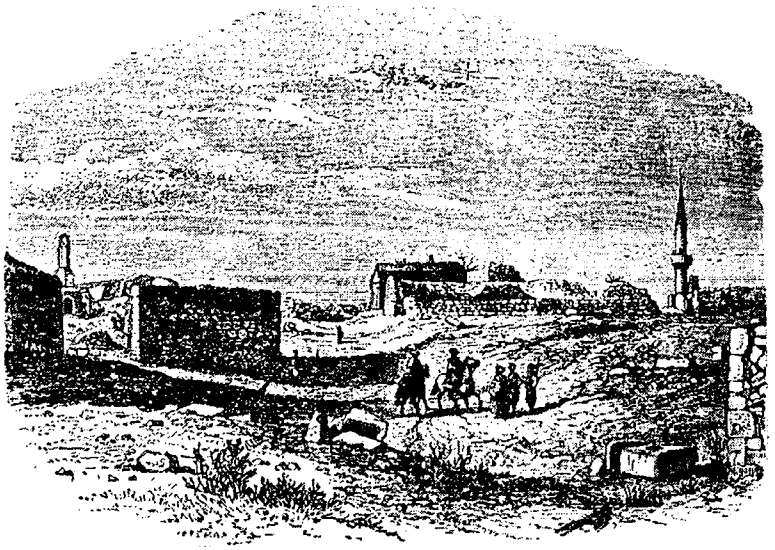


Fig. 22. Oraşul Constanţa în anul 1855 după Camille Allard

În plan secund se vede Farul Genovez cu vigia montată. Imagine postdatată în 1864.

Valea pronunţată poate să corespundă cu traseul actual al Str. Muzeelor; în dreapta un puţ pentru apă potabilă care se scotea apa din Galeria Subterană a oraşului; puţul se află azi sub fundaţiile Muzeului actual.

Bătrânul avocat va rămâne în memoria noastră o mare personalitate a oraşului, care a străbătut secolul al XX - lea prin longevitatea sa. În zilele de la apogeul existenţei sale, a devenit o adevărată cronică vie a oraşului Constanţa, cinstit de oficialităţile locale în anul de graţie 2002 când a devenit *Cetăţean de Onoare al oraşului Constanţa.*

Memoriei lui dedicăm aceste rânduri.

Un frate al inginerului Artin Aslan, *Tigran,* tot inginer, fost ofiţer, a venit demobilizat la Constanţa din Războiul Crimeei, unde s-a căsătorit cu următoarea nepoată a bătrânei hangiţe. După căsătorie, Tigran s-a mutat ca inginer al Comisiei Europene a Dunării la Brăila, în familia căruia s-a născut *Ana Aslan* (1897 - 1988) probabil nepoata sa, marea savantă fondatoare a ştiinţei gerontologiei româneşti.

Datorită precizărilor avocatului Aram Agop am reuşit să facem ligamentele necesare, care să ne conducă la deslușirea istoricului monumentului Farului Genovez.

Anul construcţiei farului.

Farul Genovez a fost construit între anii 1856 - 1860 pe amplasamentul din anul 1822.

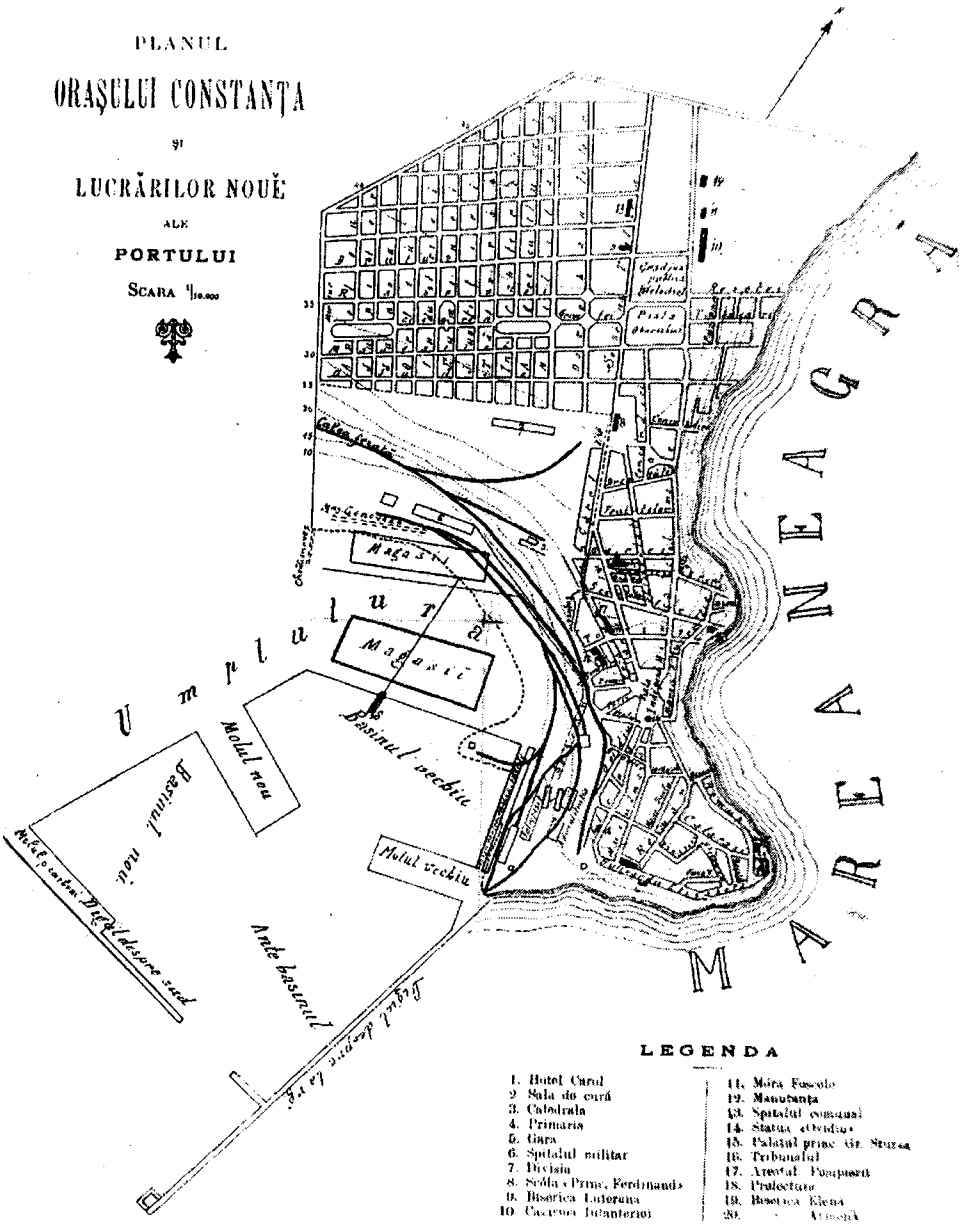


Fig. 23. Oraşul Constanţa şi străzile sale până la primul război mondial

Legendă fig. 23

Limitele oraşului au fost cuprinse la relieful terenului de atunci (cu cotele de nivel în metri ale terenului natural) începând cu bd. I.G. Duca la vest spre pe bd. Mamaia direct prin ampriza movilei Avretük Tepe aflată pe traseu; de la intersecţie (azi la Capitol) pornea str. Eroilor spre faleza de est.

Bazinele portuare au fost desenate în prima variantă de construcţie din anul 1895; ulterior traseele cheiurilor fiind modificate până în 1899, la varianta definitivă construită de Anghel Saligny.

Traseul liniilor ferate desenate aproximativ corespund cu amplasamentele din anii 1890 - 1905.

Legenda numerotaţiilor de pe plan:

1. **Hotel Carol.** Construit între 1879 - 1884;
2. **Sala de cură.** La Farul Genovez, hangiul *Toma Radicevici* a construit o baie publică rămasă în funcţiune şi după stingerea farului până prin anii 1910; ulterior clădirea refăcută a devenit Casa Mării;
3. **Catedrala.** Construită între 1886 - 1894;
4. **Primăria.** Aflată pe str. Cr. Georgescu;
5. **Gara oraşului.** Construită în 1860, clădirea a fost supraetajată ulterior; gara CFR a avut patru peroane;
6. **Spitalul militar.** Vezi fig. 9; fostă Punctul Vamal al oraşului; o clădire aflată azi pe str Traian;
7. **Divizia.** Fostă clădire în Parcul Arheologic azi demolată;
8. **Şcoala Principele Ferdinand** (1882). Azi anexa Muzeului de Artă;
9. **Biserica Lutherană.** Fostă pe str. N. Titulescu; pe locul ei Catedrala Sf. Anton;
10. **Cazarma Infanteriei.** Fosta cazarmă a Reg. 34 infanterie pe str. Mircea; în faţa Bibliotecii;
11. **Moara Foscolo.** Moară mecanică în funcţiune prin anii 1960 pe str. Decebal, la Pompieri; Familia Foscolo, foşti angrosişti de cereale greci de la Sulina cu descendenţi în Constanţa;
12. **Manutanţa.** Pe locul fostului Regiment 13 Artilerie de pe str. Mircea;
13. **Spitalul comunal.** Construcţie pe bd. Tomis pe locul unei foste braserii denumite 1 Mai;
14. **Statuia Ovidiu.**
15. **Palatul Pr. D. Sturdza.** Platformă şi loc liber între hotel Pallas şi hotel Carol;
16. **Tribunalul.**
17. **Arestul.** Fosta închisoare a oraşului lângă blocul Capitol pe bd. Tomis;
18. **Prefectura.** Clădirea Cercului Militar de lângă Tribunal;
19. **Bisrica Greacă;**
20. **Biserica Armeană.** La capătul str. Sulmona, fostă Şcoalei.

Atestarea anului construcţiei farului ne este confirmată de o vedere a oraşului Constanţa făcută de ***dr. Camille Alard***, o personalitate marcantă a armatei franceze participantă la Războiul Crimeei, datorită căruia deţinem numeroase informaţii referitoare la starea oraşului începând cu anul 1855 până în 1864, după cea de a doua venire a doctorului la Constanţa.

Numele de ***Far Genovez*** pe care îl poartă farul, îl atribuim analizând două

variante:

a) La Constanţa în anii 1857 - 1860 legăturile cu Italia şi cu portul Genova în special, se realizau prin navele care aduceau din peninsula italiană *puţolana,* un liant (ciment) natural aflat depus în depozite vulcanice în zona din jurul oraşului Neapole. Poate Artin Aslan fusese la Genova şi văzuse turnul farului medieval de secţiune pătrată. Farul genovei este placat cu piatră naturală, dar după forma patrată a secţiunii vizibilă în mai multe enciclopedii, nu are stâlp central ca cel de la Constanţa.

b) Construcţia de la Constanţa de formă octogonală a fost o inovaţie a lui Artin Aslan constructorul său, care a folosit la stabilitate masivitatea scării interioare, construită în spirală cu stâlp central monolit, deosebită spre exemplu de forma circulară fără scară monolită a Farului Mare de la Sulina, construit în 1802 şi refăcut în anul 1869.

Mai degrabă numele de genovez vine de la un calificativ care a fost acordat de turcii care au ocupat Dobrogea până în anul 1878. Turcii care se aflau atunci pe aceste locuri, oameni modeşti în traiul lor şi în construcţiile de locuinţe rămase de la ei, au fost impresionaţi de construcţiile mai mari întâlnite la Constanţa începând cu secolul al XV - lea, de atunci de când au ocupat regiunea pentru 400 de ani.

Impresionaţi de zidurile groase întâlnite în mai multe locuri la Constanţa, le-au denumit în graiul lor ***Geneviz Calèe*** (cetate genoveză). La Constanţa au existat mai multe construcţii care au purtat numele de *Chei Genovez, Magazii Genoveze* şi nu se putea ca o construcţie de far să nu se numească *Far Genovez.*

Noi îmbrăţişem această variantă

Cu totul întâmplător este potrivirea denumirii farului, cu prezenţa *corăbierilor genovezi* în Marea Neagră în secolele XIV-XV. La Constanţa şi pe litoral genovezii nu au lăsat nici o construcţie deosebită, nu există documente în acest sens, cu atât mai puţin un far care să se conserve patru secole.

În anul construcţiei farului se aflau deja la Constanţa cercetători de istorie veche a Dobrogei printre care şi *dr. Camille Allard,* cel care a notificat primul expresia *geneviz caleé* din vorbirea localnicilor. Probabil că acesta, în timpul şederii sale la Constanţa, a sugerat atribuirea numelui de Far Genovez noii construcţii care împodobeşte azi faleza oraşului.

IV. DATE TEHNICE DESPRE CORĂBII ANTICE DESCOPERITE PE UNELE MONUMENTE ÎN DOBROGEA

Date hidrologice şi meteorologice în Dobrogea şi pe Dunăre

Profesorul C. Brătescu în lucrarea sa ***Clima Dobrogei*** ne asigură că în general pe Dunăre, la Constanţa şi pe litoralul românesc al Mării Negre, clima regiunii şi în general regimul apelor, vânturilor şi precipitaţiilor nu s-a modificat din antichitate până în zilele noastre.

Înclinăm să credem că aşa este şi din aceste motive dorim să facem unele aprecieri asupra posibilităţilor de navigaţie din antichitate, comparativ cu cele din zilele noastre.

Vezi roza vânturilor din fig. 6 care arată distribuţia lunară a zilelor cu vânturi la Constanţa. Din totalul de 338 de zile cât au durat observaţiile de la Constanţa în anul 1856, însumarea zilelor cu vânt pe toate direcţiile compasului ne dă 319 zile. Deci la Constanţa avem calm plat doar în 19 zile, adică în 5% din total.

Prelucrând diagramele vânturilor şi valurilor publicate în zilele noastre, putem deduce uşor că pentru o mare de gradul II - III după scara Beauforth, în care valurile făceau posibilă navigaţia în siguranţă cu vele sau în caz excepţional la rame, cu o navă antică încărcată la capacitate, durata condiţiilor favorabile se reducea la maxim 120 de zile pe an, iarna - vara. (Anexa IV-1, pct.6)

Comparativ, în Marea Mediterană, după un atlas pilot publicat în urmă cu decenii, condiţiile de navigaţie pentru marea de gradul II - III se prelungeau la 140 de zile pe an.

Marea Neagră a fost şi este o mare capricioasă în care în orice anotimp al anului, are nevoie pentru a se monta şi a se dezlănţui cu o furtună doar de câteva ore, de regulă trei ore.

În antichitate navigaţia cu vele sau cu rame se făcea în lungul coastei, traversadele de la Byzanţ (Constantinopole) la Constanţa sau Sulina spre exemplu, fiind un risc asumat de corăbier.

La fel şi pe Dunăre, navigaţia se făcea în funcţie de viteza curentului în lungul malurilor. Documente şi măsurători făcute în sec. al XIX - lea, au arătat că la Cazane viteza curentului era în medie de 2 m / sec, iar în delta Dunării viteza se reducea la 1 m / sec. La viteza de 2 m / sec avută în zona Cazanelor şi pe un tronson de 5 - 10 km în aval, inclusiv în dreptul localităţii Drobeta Tr. Severin, navigaţia sau traversarea se făcea cu dificultate cu orice tip de navă.

Din aceste motive suntem surprinşi de insistenţa cu care în toate publicaţiile româneşti, care au tratat navigaţia din zona ***Drobeta*** atunci când ***Împăratul Traian*** a trecut Dunărea cu armata sa în ***războaiele Dacice*** purtate împotriva lui ***Decebal,*** la începutul sec. al II - lea, lansează teorii prin care doresc să ateste că navele sculptate de pe ***Columna lui Traian de la Roma***, au fost cele cu care s-a trecut Dunărea. Credem că este o eroare.

Specifice traversărilor operative antice erau plutele din buşteni ansamblate pe loc, în grabă, care prin lungimea copacilor din plută, asigurau o stabilitate la răsturnare. Traversările militare ale trupelor de uscat pe plute, erau avantajoase deoarece fiecare subunitate îşi confecţiona pluta. În acest caz fiecare militar îşi transporta proviziile pentru câteva zile pe plută. Animalele erau trecute prin vaduri sau prin apă, de regulă caii, celelalte vite fiind trecute prin vaduri pe rute ocolitoare.

Pentru a traversa un fluviu ca Dunărea, în nave construite special pentru războiul preconizat, ar fi necesitat şantiere navale specializate pentru nave de capacitate solide. Chiar în zona Drobeta, amonte.

De altfel considerăm că viteza curentului Dunării din sectorul Drobeta, a fost cauza care l-a obligat pe Traian să construiască podul din lemn cunoscut.

Se uită că columna lui Traian de la Roma cunoscută ca operă de artă a arhitectului ***Apolodor din Damasc,*** terminată mulţi ani după moartea lui Traian, a avut probabil ca modele pentru sculptori, navele maritime aflate în ***Portul de la Ostia*** de lângă Roma, ***Portus Traiani.*** În nici un caz nave fluviale folosite la traversarea Dunării. Navele sculptate pe columnă au două rânduri de vâsle, ceea ce pentru Dunăre este de neînchipuit la manevre.

Dacă în vremea pregătirilor de război ale lui Traian care au durat aproape trei ani, flota necesară ar fi fost trimisă de la Ostia, din Italia, atunci orice navă avea nevoe pentru a ajunge în plutire pe mare şi pe Dunăre spre amonte, de cel puţin un an de zile de navigaţie, ajungerea ei la Drobeta devenind incertă, deci inutilă. La fel construirea lor la Dunăre într-un şantier amenajat pe loc, terminarea unei singure nave se făcea în cca. trei ani.

Experienţa navigaţiei costiere şi pescăreşti pe mare şi la Dunăre s-a trans-

Anexa IV-1

DISTRIBUȚIA LUNARĂ ȘI NUMĂRUL MEDIU ANUAL AL ZILELOR FAVORABILE LUCRĂRILOR COSTIERE ÎN ZONA CONSTANȚA

Nr. Crt.	TIPUL DE OPERARE	IZOLATE m	ÎNĂLȚ. max A VALULUI Bună (m)	NUMĂRUL ZILELOR CU H max DE VAL; CONDIȚII DE LUCRU SAU LA LIMITĂ											TOTAL ZILE/AN
			Limită (m)	I	F	M	A	M	I	I	A	S	O	N	D	
1	PLATFORME MARINE UTILIZÂND NAVE CU MACARALE LA BORD	-5,00	1.40	25	21	21	24	27	27	31	28	30	27	27	21	309
			2,00	27	25	28	28	30	28	31	30	29	31	29	26	342
		-15,00	1.00	25	20	21	25	26	27	31	28	24	26	25	20	299
			2,00	27	25	26	26	30	28	31	30	28	31	29	25	328
2	REMORCAREA ȘI PUNEREA ÎN OPERĂ A CHESOANELORLOR PLUTITOARE (MASIVE GIGANT)	-5,00	0,25	6	3	3	4	4	9	6	6	3	2	4	2	52
			0,50	14	6	8	10	15	17	19	18	8	8	9	6	138
		-15,00	0,25	5	1	2	1	2	7	2	4	2	1	2	2	31
			0,50	12	6	8	8	13	16	17	14	6	7	8	6	121
3	AȘEZAREA REGULATĂ A BLOCURILE MASIVE CU UTILAJ PLUTITOR MARE	-5,00	0,25	6	3	3	4	4	9	6	6	3	2	4	2	52
			0,50	14	6	8	10	15	17	19	18	8	8	9	6	138
		-15,00	0.25	5	1	2	1	2	7	2	4	2	1	2	2	31
			0.50	12	6	8	8	13	16	17	14	6	7	8	6	12
4	AȘEZAREA REGULATĂ A ANROCAMENTELOR MASIVE CU UTILAJ PLUTITOR MARE	-5,00	0.50	14	6	8	10	15	17	19	18	8	8	9	6	138
			0,75	19	7	12	16	21	24	28	24	17	17	19	19	233
		-15,00	0,50	12	6	8	8	13	16	17	14	6	7	8	6	121
			0,75	19	6	12	14	20	22	27	23	14	15	17	12	201
5	LUCRUL PE DIGURI CU MIEZ DE ANROCAMENTE ȘI CU TALAZUL PROTEJAT CU BLOCURI	-5,00	2,00	27	25	28	28	30	28	31	30	29	31	29	26	342
			2,50	30	27	31	30	31	29	31	31	30	31	30	30	361
		-15,00	2,00	27	25	26	26	30	28	31	30	28	31	29	25	328
			2,50	29	26	31	30	31	29	31	31	30	31	30	27	356
6	NAVIGAȚIE CU VELE SAU CU VÂSLE ÎN ZILELE NOASTRE; DRAGAJ	-5,00	0,50	14	6	8	10	15	17	19	18	8	8	9	6	138
			0,75	19	7	12	16	21	24	28	24	17	17	19	19	233
		-15,00	0,50	12	6	8	8	13	16	17	14	6	7	8	6	121
			0,75	19	6	12	14	20	22	27	23	14	15	17	12	201

Sursa: C. Brătescu, A. Spătaru, C. Bondar și Rev. Hidrotehnica.

mis din generaţie în generaţie de secole, astfel că niciodată în Marea Neagră nu vom putea vedea nave militare cu vâsle de tipul ***liburnelor***, cele care s-au folosit în antichitatea romană în Marea Mediterană în cu totul alte condiţii de climă. Probabil ele au ajuns pe Marea Neagră după lungi peripeţii şi aşteptări la Noviodunum, dar numai acolo.

Bărcile pescarilor profesionişti care au lucrat sau mai lucrează azi în Marea Neagră sau pe Dunăre zile întregi, consecutive, sunt altfel construite. Mahoanele pescarilor au dimensiuni mai mici, de regulă 8-10 m lungime şi 2 - 3 m lăţime, cu capacitatea de a încărca până la 5 tone. La aceste mahoane propulsia este asigurată de maxim şase pescari fiecare cu o vâslă şi unul singur cârmaci. Cu mai mulţi vâslaşi barca devine grea, ineficientă.

Experienţa s-a extins şi asupra navigatorilor care foloseau ***kaicele turceşti,*** care aveau de regulă dimensiunile comparabile cu a navelor de comerţ din antichitate, echipate cu un singur catarg şi cu una la două vele. Cu toate acestea nu există an, în care evenimente neplăcute soldate şi cu victime omeneşti, să nu se fi produs.

Cercetările de istorie medieval - timpurie publicate pentru partea de vest a Mării Negre, în special în legătură cu navele veneţiene sau genoveze ori cele mai târzii din perioada ocupaţiei turceşti, tratează cu realism situaţia meteorologică de pe litoral sau de la Dunăre, diferită radical de studiile publicate mai recent în legătură cu navele antice romane folosite în Dobrogea şi la Tomis.

Despre tipul navelor antice folosite în Dobrogea

Marii istorici ai antichităţii care au navigat pe aceste meleaguri sau au prezentat informaţii despre navigaţia antică spre Dobrogea, nu au vorbit nici unul, în operele lor cercetate de noi, despre posibilitatea ca navele greceşti sau romane, militare sau de comerţ, clasificate de cercetarea arheologică actuală pe tipuri şi categorii, utilizate atunci în Marea Egee sau în Marea Mediterană, să fi ajuns, în Marea Neagră. În mod sigur au folosit nave specifice de la Bosfor.

Informaţiile preluate de arheologi de pe unele monede cu reprezentări de corăbii, monede descoperite în Dobrogea, le privim cu neîncredere, datorită locului de emisiune necunoscut, şi ca tip de navă tehnică utilizată în Dobrogea pe Dunăre sau pe mare.

Marinarii au un simţ al lor, aparte, recunoscut de generaţii şi prin tradiţie nu se aventurează la întâmplare pe orice fel de mare. Cu atât mai mult în Marea Neagră, locul unde se întâlnesc anticicloanele europene-asiatice.

Din aceste motive, ***Classis Pontica şi Classis Flavia Moesica*** care au fost flotele militare romane atestate în Dobrogea la ***Noviodunum*** (Isaccea) şi la ***Altinum*** (Oltina) pe Dunăre, le considerăm doar ca unităţi militare administrative, nu ca dotare. Probabil navele militare din Egee sau Mediterana au ajuns ca sub-

unități la Dunăre cu marinarii respectivi prin vâslire, dar aici s-au reorganizat și au construit nave, capabile să se alinieze vitezei curentului sau al furtunilor de pe mare. Doar pentru acest episod istoric existența monedelor descoperite se justifică.

Specialiștii în arheologie navală au clasificat toate tipurile de nave aflate în dotarea Imperiului Roman.

Pentru navele militare, acolo, la Roma, s-au folosit de regulă nave de tip ***navis longae,*** reprezentate în particular de ***liburnae*** ca nave propulsate exclusiv cu vâsle ***ramae***. Ne îndoim că acest tip de navă ar fi putut să fie folosit pe Marea Neagră sau pe Dunăre.

O mare eroare ar fi să ne imaginăm că o liburnă de tipul grecesc din sec. sec. VI î.Chr., echipată ca în Mediterana cu unul sau două rânduri de vâsle, ar fi fost capabilă să navige pe mare sau pe Dunăre. La viteza curentului de la Isaccea (1 m/ sec) și nu de la Drobeta (2 m/sec), vâslașii la numărul lor minim nici nu aveau vreme să-și coordoneze eforturile, căci erau alungați de curent sute de metri în aval.

Liburna este o barcă ***tip skif*** inventată pe Tamisa pentru concursurile de canotaj pe lacuri sau alte piste olimpice actuale, mai ușoară dar cu aceleași posibilități de manevră.

Cine a văzut în zilele noastre un skif la Brăila, la Giurgiu sau la Sulina, manevrabil în câteva zile favorabile, nu în toate zilele. De Drobeta nu mai vor-

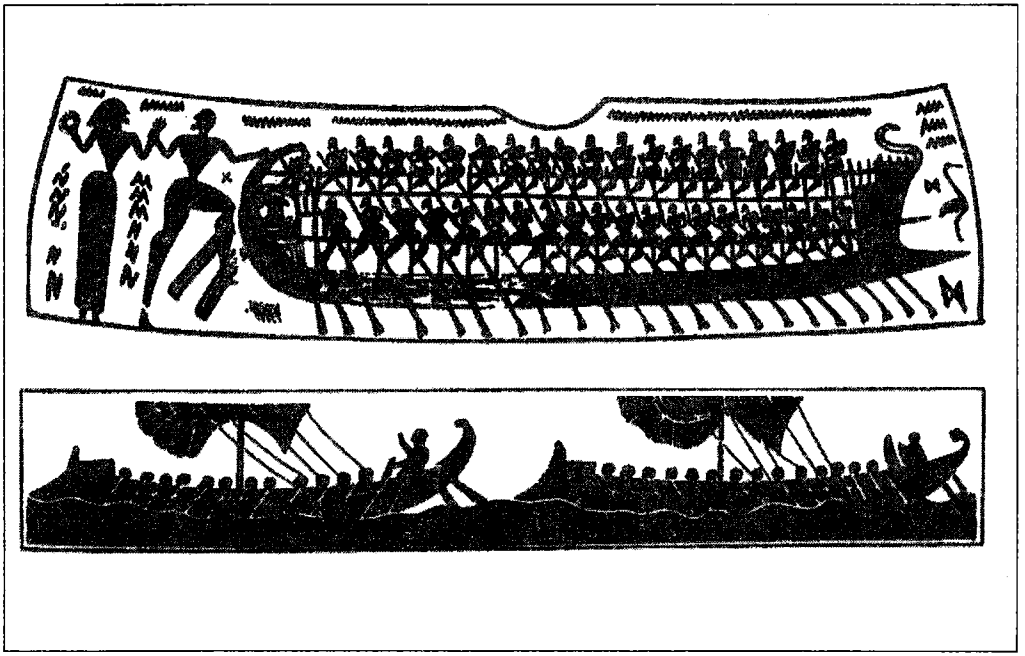


Fig. 24. Liburnă grecească din sec. al VI-lea î.Chr. pentru Marea Mediterană.

bim. La Constanța nici atât. Ne îndoim că asemenea navă putea să fie manevrată pe Marea Neagră sau pe Dunăre în orice condiții.

Clasificarea navelor mari de transport comercial în categoria ***navis oneraria***, le-a împărțit în general în două tipuri după poziția catargului principal ***dolon,*** în nave simetrice ***corbitae*** și nave disimetrice ***gauli,*** ambele tipuri clasificate și după numărul catargelor secundare ***artemon***.

În categoria navelor mari se includ și cele specializate pentru exportul animalelor vii, în special a vitelor mari sau a cailor denumite ***hippago, hippagus,*** sau a celor care transportau blocuri de marmură sau piatră din carierele îndepărtate, incluse în categoria ***lapidaria naves***, destinate special transportului acestui tip de marfă.

Pe monumentele din Dobrogea la care vom face referire mai jos, se află reprezentate câteva nave mari de comerț, propulsate cu vele aurice ***carbasa, carbasum*** și în particular nave mici cu vele și vâsle.

Alte nave de dimensiuni mai mici propulsate cu vâsle sau cu vele triunghiulare ***siparum, sipharum***, poartă denumiri precum ***navis oraria,*** în care putem include și ***musculus*** ca o barcă mică cu o formă specială.

În ce privește Dobrogea, foarte curios pentru noi este faptul că pe niciuna dintre metopele sculptate ale ***Monumentului Triumfal de la Adamclisi*** , la 50 km de litoralul Mării Negre și la 30 km de malurile Dunării, nu se află sculptată nici o navă, care ar fi putut participa la episoadele finale ale războaielor dacice.

O importantă contribuție la completarea cercetărilor anterioare și la nominalizarea majorității corăbilor antice descoperite în Dobrogea până în prezent, a adus-o d.na dr. Zaharia Covacef soția mea, care prin amabilitate mi le-a pus la dispoziție spre publicare.

Interpretarea acțiunilor echipajelor navelor și completarea cu detalii tehnice specifice navigației ne aparține voluntar. De criticat autorul.

Pe unele monumente cu caracter funerar sau pe alte altare votive din Dobrogea, sunt reprezentate nave de diferite tipuri, majoritatea fiind nave comerciale de transport, care prin forma și dimensiunile lor fac parte din categoria ***navelor oneraria.***

1. Barcă de pescuit la Mangalia (Callatis).

Pe o stelă funerară cu inscripție de pe un bloc din marmură descoperit în necropola orașului, am aflat că monumentul este dedicat lui ***Apollonius Epistratos.*** Deasupra inscripției se află portretul a doi copii lângă prova unei bărci, care după interpretarea dată de editorul inscripției, au poziția tristă a copiilor de pescari care așteaptă înapoierea tatălui de pe mare.

Mica ambarcațiune cu bordul foarte jos în raport cu înălțimea copiilor, nu

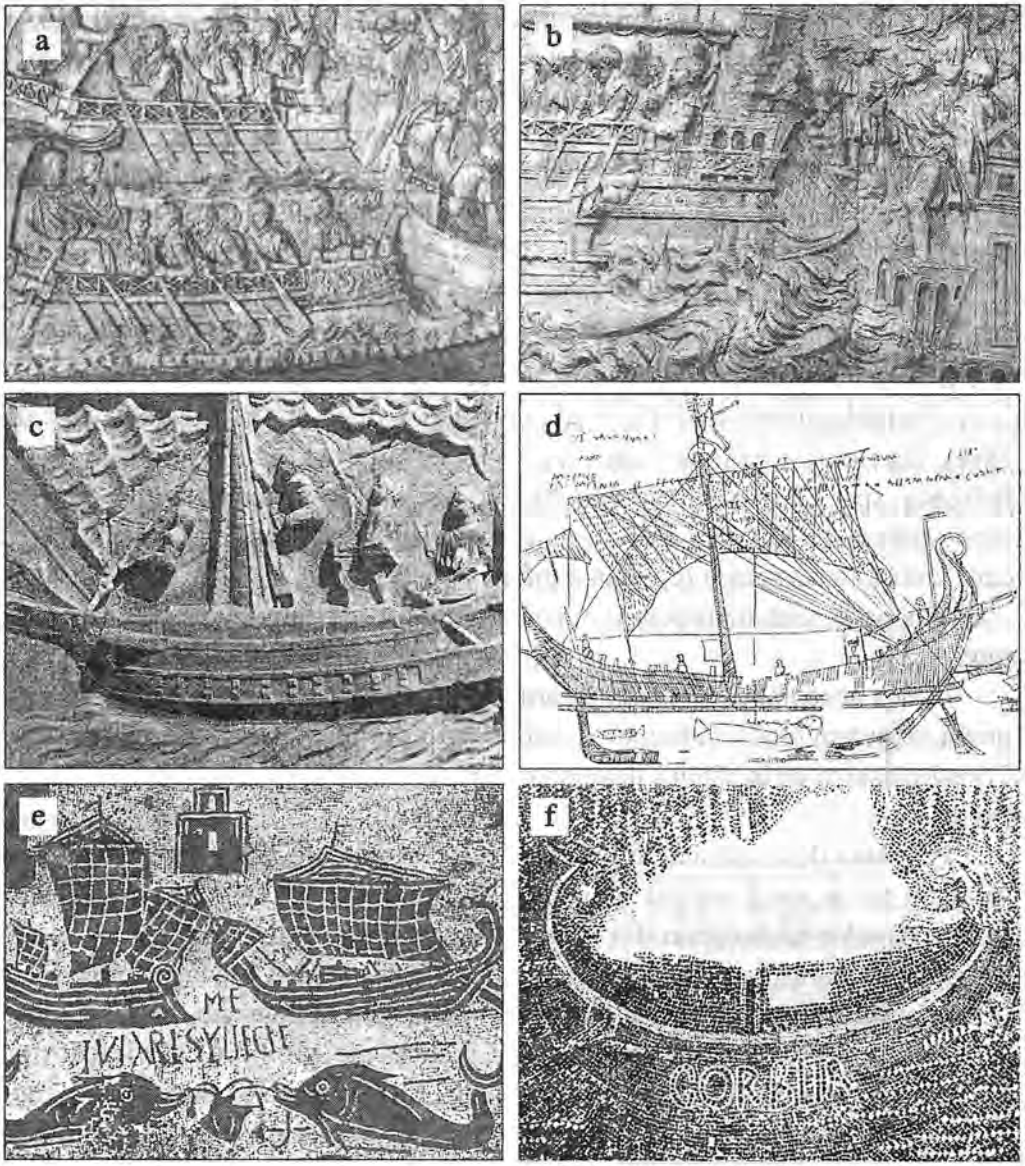


Fig. 25. Mai multe tipuri de corăbii romane din Marea Mediterană

a, b) Corăbii de pe *Columna lui Traian* de la Roma;

d, e) Tipuri de nave maritime de la *Pompei*;

c) Corăbii comerciale disimetrice – *gauli* – pe un mozaic la Syllectum în portul *Ostia – Portus Traiani* – de lângă Roma; asemănarea cu corăbiile de pe columna lui Traian este evidentă;

f) Celebra navă de tip *corbita* de pe mozaicul de la *Altiburnos* (Tunisia).

are suficiente elemente de identificare asupra tipului de construcţie, singurul element de clasificare fiind straiul de la prova al velei, cu care era propulsată barca. Fig. 26

2. Un naufragiu petrecut la Tomis (Constanţa).

Pe o stelă din marmură închinată zeilor Dioscuri, care reprezintă în registrul superior Cavalerul Trac cu toate detaliile atribuite zeităţii, inscripţia greacească din registrul inferior fiind lapidată peste o corabie de transport de dimensiuni mari.

Datarea monumentului făcută de specialişti după caracterele inscripţiei şi numele grecesc al dedicaţiei, ne conduce la mai multe interpretări raportate la clasificarea navelor, care au circulat la Tomis în secolul I d. Chr.

Formele drepte vizibil neegale dar rectangulare ale mărfii aflate în cala navei, intersectate de linia normală a copastiei, ne sugerează faptul că nava se îndrepta spre Tomis încărcată cu blocuri din marmură. Din carierele producătoare din Orient marmura s-a extras şi se extrage în forme rectangulare, care favorizează aşezara regulată a mărfii în cală.

Un argument sigur pentru a încadra corabia în categoria tipului ***lapidaria navis*** .

Dacă acceptăm că poziţia catargului este disimetrică uşor deplasată spre prova, o putem clasifica drept o corabie ***gauli*** din marea clasă ***naves oneraria.*** Totuşi plasarea ei în rândul navelor ***corbita*** din aceiaşi clasă de nave, nu este exclusă.

Corabia desenată a avut toate elementele necesare navigaţiei antice pentru acest tip de navă, având un gabarit mai mic de 20 - 50 tone, asemănător tuturor navelor de transport din Marea Neagră a acelor vremuri.

Încărcătura din blocuri de marmură a navei este desenată de sculptor deformat mult prea sus. De regulă piesele grele sunt plasate sub linia de plutire a navei, pentru ca metacentrul corăbiei (centrul de echilibru) să fie cât mai coborât din considerente de stabilitate la răsturnare. Suntem convinşi că sculptorul a fost un vechi navigator, cu vaste cunoştinţe marinăreşti artist în meseria sa de sculptor.

Etrava navei prelungită peste linia de plutire, are două organouri (orificii) prin care se puteau trece straiurile de manevră ale velei principale. Faptul că vela principală rulată pe vergă nu este coborâtă cum ar fi fost normal, în cazul că marea avea calm plat şi nu mai folosea vela la propulsie, ne arată că nava se află într-o situaţie anormală.

Pe etamboul navei de la prova prelungit la fel peste linia de plutire, se află lanterna navei, care probabil se afla plasată la prova în uzanţa constructorilor de

nave din secolul I d. Chr.

O mare distonanţă faţă poziţia normală a figurilor umane desenate pe majoritatea monumentelor antice de la uscat, o creiază poziţia personajelor de pe corabie cu mâinile ridicate.

Poziţia de adorare descrisă de editorii inscripţiei, nu este în concordanţă cu zeitatea la care s-ar fi putut închina în timpul marşului navei. Zeii Dioscuri cărora le este închinat monumentul, ar fi avut rolul de protectori ai navigaţiei în momentul în care şi celelalte subiecte ale desenului, ar fi avut poziţia normală.

În cazul nostru, în raport cu celelalte detalii nava se află într-o poziţie disperată, de abandonare după o furtună sau un alt sinistru naval petrecut, cu gaură de apă sau eşuată. În această situaţie nava nu mai putea să fie guvernată având cârma ridicată; vela principală este ridicată şi parţial strânsă pe vergă în sacheţi, fapt care se putea petrece doar în cazul părăsirii navei de către echipaj, ca urmare a unei furtuni sau mai degrabă în cazul navei eşuate în pericol răsturnare şi de scufundare.

Pe ţărmurile de la Tomis se puteau întâmpla frecvent asemenea sinistre. În mod normal la staţionare verga corăbiei nu se lasă la catarg, ci se coboară pentru ca vela să fie întreţinută pe punte.

Mai mult, poziţia vizibil disperată a celor două personaje de la bord, în care unul dintre personaje sare în mare de pe copastie, fiind urmat în grabă de cel de al doilea, fac ca detaliile desenate, să rezulte din povestirea momentului de către un martor al sinistrului.

Chiar ultimul editor al inscripţiei de pe monument pe care este desenată şi corabia, Iorgu Stoian, analizând desenul corăbiei se întreabă retoric : *Ori, nu vedem cui se adresează adorarea ....*, trimiţând imediat la alte zeităţi locale, la ***Cybele*** sau la ***Cabirii***, zeităţi protectoare a cultului morţilor (înecaţilor, s.n.), ... *participanţi la un banchet sacru* (parastas, s.n.); zeităţi diferite de ***Zeii Dioscuri***, amintiţi anterior ca protectori ai navigatorilor.

Interpretarea noastră ne face să ne gândim, că personajul decedat amintit în inscripţie, pe nume ***Heros Manimazos*** (cel frumos şi mare, Gr. Toc.) adorant al zeilor ***Dioscuri***, nu a mai beneficiat în acel moment de protecţia lor.

Sculptorul de la Tomis, care a cunoscut corabia şi aflase probabil evenimentele legate de scenariul propus de noi, a desenat din memorie corabia abandonată, înghesuind succint pe piesa din marmură toate evenimentele povestite de martor.

Prezenţa Cavalerului Trac pe stela funerară a creiat în zilele noastre în rândul savanţilor epigrafişti, mai multe interpretări ale evenimentului consem-

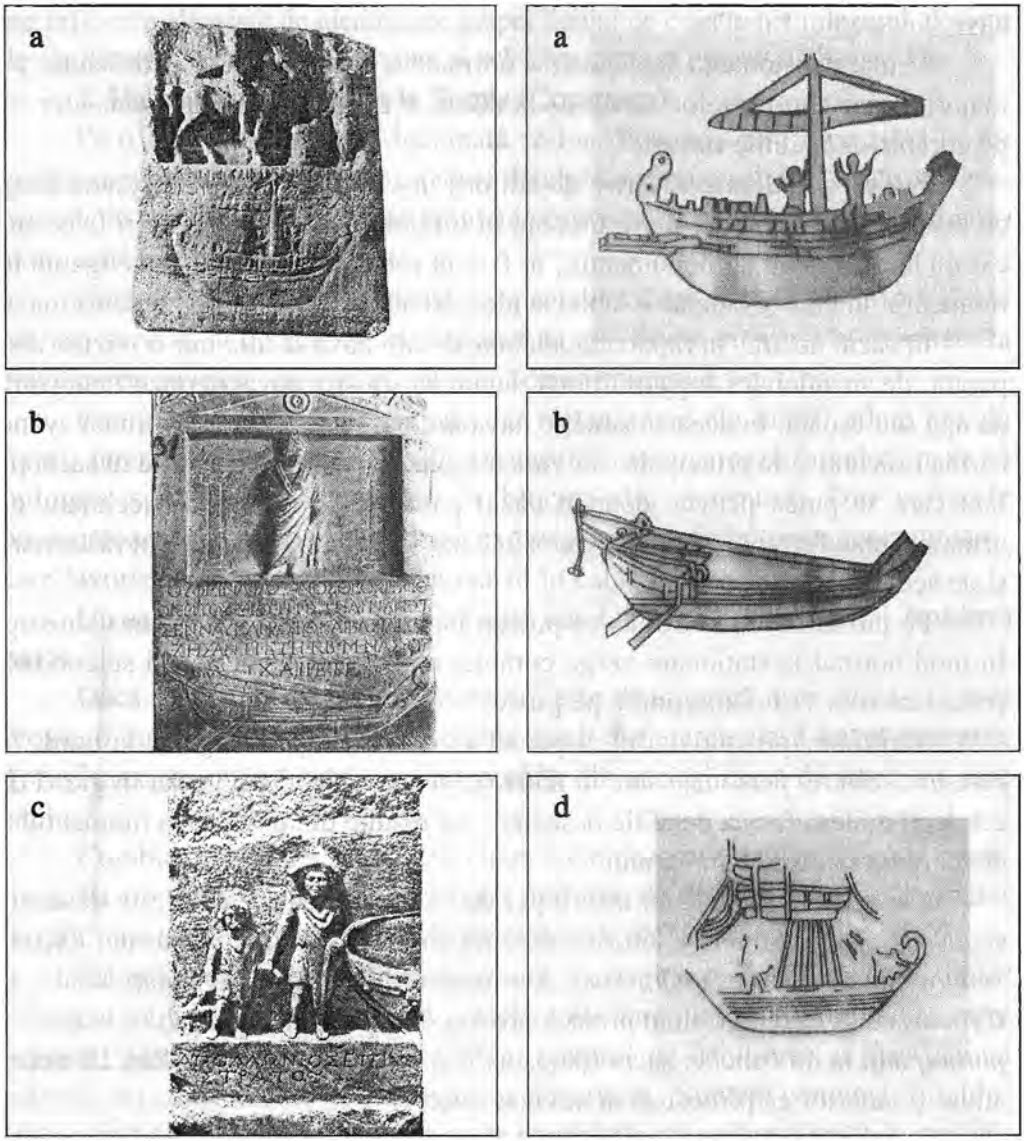


Fig. 26. Reprezentări de corăbii antice descoperite la Tomis

a) Un celebru naufragiu petrecut cu o corbita ce transporta blocuri de marmură la Tomis; b) o yolă de agrement în antichitate; c) o barcă de pescuit pe mare de la Callatis; d) o corbita de pe un monument de la Murfatlar.

nat şi dorim să credem că sugestia noastră va clarifica puţin lucrurile pentru cercetările viitoare.

În acest caz piesa din marmură nu mai este un monument votiv, cum este clasificat, ci este o stelă funerară.

Piesa din marmură este datată de specialişti în sec. I d. Chr.

3. O yolă antică la Tomis.

Pe o stelă funerară din marmură de dimensiuni destul de mari, se află bazorelieful în trei registre suprapuse care cuprind: dedicantul, inscripţia şi desenul unei corăbii.

Un bogat armator - ***nauchlaros*** - de la Tomis pe nume ***Theocritos*** supranumit regele, fiul unei femei romane numită ***Rufina*** şi a unui grec ***Theocritos*** (tatăl), a murit destul de tânăr la aproape 23 de ani, aşa cum rezultă din inscripţie.

Monumentul este datat de specialişti în secolul al II - lea după calitatea scrierii şi reprezentarea artistică a piesei din marmură, în perioada de înflorire a stăpânirii romane în Dobrogea.

Printre hoby-urile tânărului armator din inscripţie s-a aflat şi navigaţia de agrement, dovadă fiind mica corabie cu vele desenată pe monument, fără ca decesul lui Theocritos să poată fi pus în legătură cu meseria sa. Credem că decesul s-a datorat pasiunii tânărului armator.

Corabia desenată face parte din categoria de clasificare ***navis longae,*** a bărcilor de pescuit sau a navelor de agrement.

Nava de pe monumentul sculptat are o lungime de 7 - 8 m, comparativ cu catargul rabatabil de tipul ***erigere malum (malos inclinare),*** care reazemă pe pupa bărcii aflată în stare de repaus, în aşteptare în port. Catargul construit dintr-o singură bucată putea fi ridicat manual în poziţia de marş, în locaşul său din centrul bărcii, în poziţia de aşteptare fiind culcat şi rezemat. Reazemul catargului culcat spre pupa are un ochet la măr care fixează catargul de un pivot.

Pe catarg, în poziţie fixă, se află o pastică prin care se trec sarturile laterale ale catargului şi totodată straiurile şi murele velei de serviciu, care avea o formă triunghiulară, prinsă la un ***ghiu*** (şcondru articulat la catarg) ataşabil. Barca putea să aibă şi o a doua pânză triunghiulară spre prova, un ***foc***, manevrabil tot de la pupa sau de o a doua persoană de la un post de la prova.

Corpul bărcii fiind foarte bine consolidat şi lat de aproape 1,5 m, are în ideia sculptorului monumentului, toate elementele necesare pentru o navigaţie individuală sau însoţit de câteva persoane.

La prova se află lanterna bărcii la capătul superior al etravei. Tot la prova se mai află o bigă pentru manevrele de ridicare a ancorei, ancora cu postul la babord având fusul metalic cu braţele drepte alungite.

Interesantă pentru categoria acestor bărci de agrement este scaunul înalt de la pupa cu balustrade laterale, acolo unde sta conducătorul bărcii şi totodată manevrantul cârmei şi velei principale.

Guvernarea bărcii se făcea cu cârma de la babord, care are echea uşor dezaxată de la pana cârmei.

Din punct de vedere tehnic semnalăm un detaliu extraordinar pentru perioada în care barca s-a aflat în serviu şi notabil pentru cunoştinţele constructorilor de nave antici, care este cea de a doua pană a cârmei de la tribord. Este vorba de o chilă de ruliu fixată rigid la copastie, foarte necesară bărcilor cu încărcătură uşoară, care avea rolul derivorului bărcilor de agrement actuale.

Tot la pupa se află şi orificiul pentru pavilionul navei, prins la etambou.

În antichitate, acest tip de nave purta denumirea de ***tesseraria,*** un grup de nave uşoare şi rapide folosite cu rol de curier între porturile apropiate.

În clasa internaţională de ambarcaţiuni de agrement actuale, după detaliile sculpturii realizate în antichitate, putem încadra barca lui ***Theocritos*** în categoria ***snipe***.

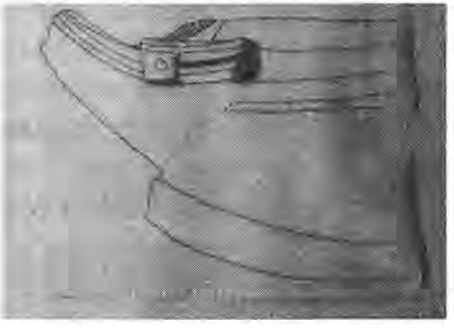
4. Etrava corăbiei zeului Pontos.

Un foarte cunoscut monument de artă romană descoperit la Tomis este statuia ***Zeiţei Fortuna*** protectoarea cetăţii, însoţită de zeul ***Pontos.***

Pontos, zeul Mării Negre, apare ieşind nud din apele mării schematizată

Fig. 27. Zeiţa Fortuna şi Pontos zeul Mării Negre

Detaliul etravei corăbiei zeului Ponthos



sub forma frunzelor de acant, rezemându-se cu mâna stângă de prova unei corăbii. Din corabie este redată schematic numai jumătatea din faţă. Pe cap, zeul poartă o coroană simbolizând zidurile Cetăţii Tomis cu turnuri şi porţi.

Ansamblul statuar, unul dintre cele mai valoroase din colecţiile Muzeului de Arheologie din Constanţa, reprezentat de cele două zeităţi, ne conduce la

ideia că ambele erau protectoare ale cetății.

Deși este distrusă partea superioară a provei corăbiei, putem presupune că se termina printr-o curbură în formă de gât de lebădă. Coca navei, atât cât este redată în sculptură, a fost construită printr-un bordaj solid, brâurile din lemn fiind consolidate cu piese metalice îmbulonate.

Probabil că zeul ținea în mâna stângă rezemată pe copastie un sceptru, rupt împreună cu antebrațul zeului încă din antichitate.

Alăturarea celor două zeități care se mai găsește și pe unele monede emise în cetate, ne face să credem că sculptura statuii s-a făcut la Tomis. Similitudini despre cele două zeități protectoare se găsesc în lumea romană din Orient sau chiar la Roma.

Monumentul impresionant al ***Fortunei*** și al zeului ***Pontos*** este datat de specialiști în a doua jumătate a secolului al II - lea.

5. Alte reprezentări de corăbii antice din Dobrogea

Pe monumente

Pe arhitrava unui monument funerar descoperită la Murfatlar, apare o corabie impunătoare cu o arboradă cu numeroase detalii ale velelor, care ne poate sugera să o încadrăm în categoria ***navelor onerariae*** probabil a ***corbitelor***.

Pe monument mai apar reprezentați eroul ***Hercule*** și ***Cerberul***, ceea ce ne asigură după cum spun specialiștii caracterul funerar al piesei, sugerând de fapt *ultimul drum.*

Desenul sculpturii, foarte aglomerat de fapt, dovedește că sculptorul nu a avut cunoștințele marinărești necesare, doar coca și arborada corăbiei dovedind că ne aflăm în fața unei nave de transport. Așa cum este reprezentată corabia, cu greu se pot distinge unele detalii marinărești pe care să le încadrăm și să le comentăm cu termeni antici sau actuali între teremnii dicționarului de navigație și al corespondenților lor actuali.

Reținem doar dimensiunile mari ale corăbiei și faptul că nava a fost foarte solid construită. Celelalte detalii, catarg, vergă, straiuri și sarturi, pânza groasă împrecis învergată, cârma și bompresul stilizat în gura deschisă a cerberului, sunt dispuse de sculptor la întâmplare. O comandă de monument funerar adresată unui atelier local de sculptură, la care artistul a construit din amintiri o corabie văzută de el cândva, poate la Tomis.

Specialiștii au datat monumentul în prima jumătate a sec. al III - lea.

Pe monumente la Histria

În teritoriul Histrian se cunosc trei monumente pe care se află reprezentări de corăbii.

a. În comuna Vadu a fost descoperit un altar funerar care aparţine lui ***Philiskos Zoticos***, mare comerciant histrian, care are pe una din laturi o corabie de mari dimensiuni, simetrică, cu un singur catarg, care poate fi asemănată după formă şi dimensiuni cu o ***corbită***.

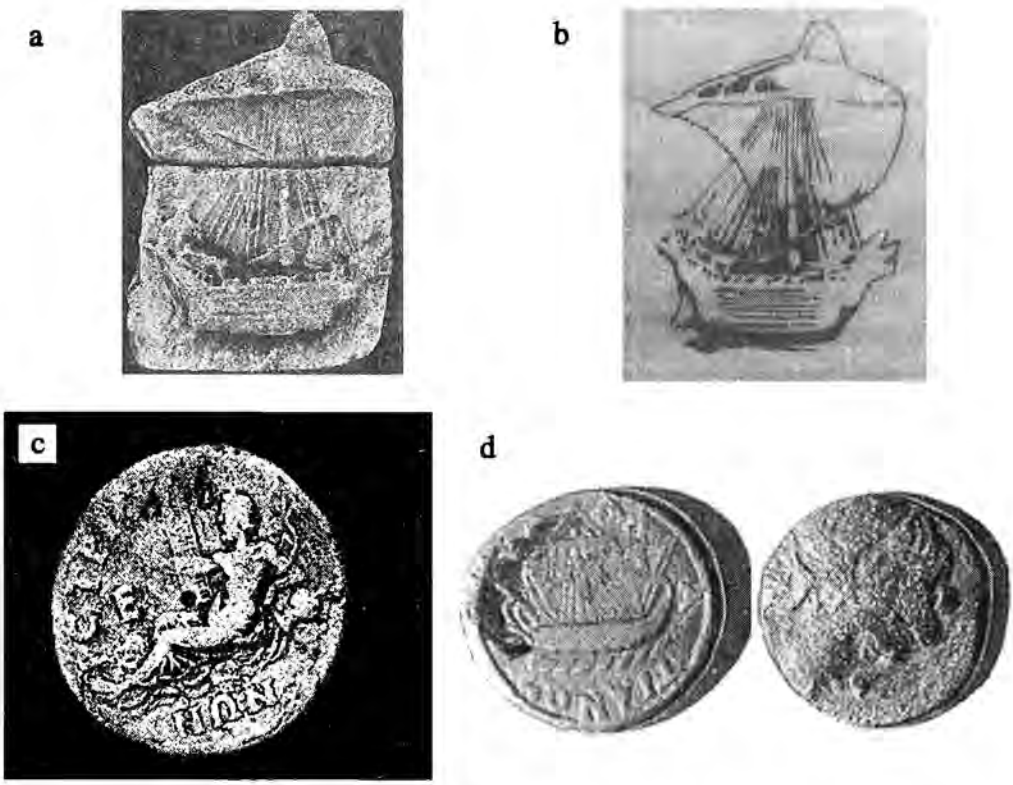


Fig. 28. Alte reprezentări de corăbii antice din Dobrogea
a-b)Corabia lui Philiskos de tipul corbita; c) farul antic de la Histria pe o monedă; d) o corbita de pe o monedă descoperită la Tomis (avers, revers)

La fel ca şi pe corabia de la Murfatlar se constată că sculptorul nu a avut o pregătire adecvată unui artist navigator. Toate detaliile sunt îngrămădite de artist la întâmplare, fapt ce a complicat desenul şi face de neînţeles intenţiile sale.

Printre alte detalii, probabil pentru a satisface pretenţiile comerciantului (armatorului) se pot distinge cu greutate două cabine, una la prova mai mică,

normal, a lui personal sau a conducătorului navei și alta la pupa, acolo unde se puteau adăposti pasagerii și marinarii.

Altarul lui Philikos este datat de specialiști în sec. al II - lea.

b. Pe un alt altar funerar anepigraf de la Histria, pe una din fețele sale se află reprezentată o mică corabie asimetrică, pe puntea căreia un personaj se îndreaptă spre stânga, spre o divinitate feminină - eventual ***Cybele*** - așezată pe un tron, sugerând aceiași idee a *ultimului drum.*

Prova navei este ascuțită, iar pupa mai înaltă, este curbată în volută. La pupa se află un al treilea personaj care ține cârma navei. Absența catargului și cele două vâsle necesare manevrelor sau deplasării, face ca mica ambarcațiune să facă parte din categoria bărcilor, a navelor ***musculus*** utilizate în interiorul porturilor sau la deplasări pe distanțe scurte.

Monumentul este datat de specialiști în sec. al II - lea.

c. Al treilea monument histrian este un fragment dintr-un relief de calcar de mari dimensiuni, care înfățișează în registrul superior un personaj așezat într-o barcă ușoară din aceiași categorie, purtată pe valuri.

Datarea monumentului în sec. al III - lea.

Pe monede.

Specialiștii în numismatică au identificat la Tomis și în Dobrogea monede, care poartă corăbii de diferite tipuri, schematizate la tehnologia de confecționare a matrițelor monedelor emise în regiune. Aceste monede nu sunt numeroase dar nu putem ignora unele dintre ele.

O monedă emisă în perioada lui Septimius Severus în sec. al III - lea, poartă pe avers o corabie alături de numele TIANOC, adică Tomis.

Este vorba de o mare corabie cu multe detalii și personaje imprimate, corabie care în economia reprezentării are suficiente detalii care categorisesc nava între ***naves onorariae***, în acest caz ***gauli***, cu catargul asimetric. Catargul cu verga corăbiei ce are vela strânsă, are toate elementele necesare arboradei, straiuri și sarturi bine conturate. Prova corăbiei este curbată ca la toate navele de acest tib cu bompres, iar la pupa personajul principal, cârmaciul, dublat de un ajutor, manevrează vela și cârma corăbiei. Nava construită solid cu pântecele corăbiei pronunțat, demonstrează destinația de navă comercială a categoriei. Corabia plutește pe valuri având la prova un element separat de corp care poate să fie în acest caz felinarul navei. Foarte multe elemente într-un spațiu restrâns. Reversul monedei este comun.

Farul de la Histria

O inscripție antică de la Histria descifrată de specialiștii în epigrafie datând din secolul al II - lea, dedicată unui *pontarh* local (neidentificat ca nume), vorbește despre râvna acestuia față de patrie, *veghind la refacerea portului ..... cetății.*

În completarea textului inscripției, arheologii aduc ca argumente două monede din bronz de la începutul sec. al III - lea, pe al căror revers se distinge clar un turn, interpretat de specialiști ca un far antic, construit special pentru portul Histia, probabil cu ocazia refacerii portului, operațiune amintită de inscripție.

În ciuda datei târzii a celor două bronzuri față de durata anterioară a existenței cetății, totul ne îndeamnă să credem că farul antic nu a fost construit acolo pentru prima oară în secolul al II - lea, de când datează inscripția.

Considerăm că înaintea realizării inscripției, accesul din spre mare al navelor la cetate ziua, dar în special noaptea, a fost dirijat de un reper (luminos, far sau semnal din lemn cel puțin) secole de-a rândul, mai ales că din spre mare din cauza platformei joase a terenuluinu se distingea pe câțiva kilometri nici un alt reper vizibil la uscat pentru navele care făceau cabotaj, în afară de dealurile din jurul satului Fântânele, aflate la peste 20 km de cetate.

Prezența farului pe monedă vine să completeze calitatea navigației din zonă.

6. Despre atelierele de sculptură de la Tomis

a. Cele mai reprezentative evenimete din viața societății locale, au fost vizitele făcute începând cu sec. al II - lea, ale unor nave ieșite din comun ca dimensiuni și destinație, în micul port de la Tomis.

La fel ca și navele transatlantice de pasageri sau militare din zilele noastre, prezența unor adevărați mastodonți ai mărilor, au atras atenția, fiind imortalizate azi prin fotografii și reportaje; în antichitate evenimentele majore au fost sculptate pe monumente.

În comparație cu navele antice curente de 20 - 50 tone aflate în exploatare atunci în Marea Neagră, despre navele ce au depășit 200 - 600 tone deplasament, s-au povestit în acei ani și s-au transmis urmașilor din următoarele decenii, descrieri sau imagini de legendă, care au rămas în memoria urmașilor vreme de cel puțin un secol. Între sec. II - III d. Chr.

b. O mare bogăție între celelalte piese muzeale din Constanța și din Dobrogea sunt sutele de piese din marmură, descoperite de arheologia modernă,

catalogate de specialişti; monumente, inscripţii, piese arhitectonice sau coloane, pe care fără să le supraestimăm statistic, însumează câteva mii de tone greutate. Am precizat anterior, că în Dobrogea sau în zonele învecinate din Balcani sau din arealul istoric al Dunării, marmura nu se găseşte în zăcăminte naturale absolut de loc.

Toată această cantitate de marmură a fost importată din marile cariere ale Orientului, din Grecia de azi, din Asia Mică sau de departe din Italia. Marmura, fiind foarte apreciată pentru monumentele artistice sau arhitectonice, trebuia importată la un preţ de cost echivalent cu cel al aurului. Atunci, în comerţ, mai uşor se aducea o pungă de monede din aur, decât o corabie încărcată în echivalent cu marmură. Toată această cantitate transformată în blocuri de marmură brute, avea valoarea unei bogăţii de care nu putea să dispună bugetul comunităţii locale a cetăţilor de la Tomis, Histria, Callatis, sau din alte zone rurale. Cu atât mai puţin bugetele private ale locuitorilor.

Majoritatea pieselor din marmură sunt datate de cercetarea arheologică ca aparţinând sec. II - III d. Chr. Înseamnă că atunci a existat o posibilitate de import masiv de blocuri din marmură, obţinute din venituri extrabugetare.

În capitolul următor ne exprimăm convingerea că marmura de la Tomis a fost un cadou imperial.

c. Corăbiile care au ajuns la Tomis, au făcut parte din categoria ***naves onerariae,*** adică a navelor de comerţ, foarte puţine, fiind deţinute pentru transportul pasagerilor.

d. Strategia militară a apărării litoralului maritim a exclus cel puţin pentru sec I şi până în prima jumătate a sec al III - lea, prezenţa la Tomis a flotei militare romane - ***Classe***. Din aceste motive din documentele istorice sau din alte monumente votive, lipsesc la Tomis referirile la navele militare de tipul ***liburnae.*** Surpriza de mai târziu din a doua jumătate a sec. al III - lea, a invaziei pe mare a triburilor barbare din nordul Mării Negre în peste 2000 de nave, a dezechilibrat sistemul de apărare a provinciei Scythia Minor, cu repercursiuni până la sfârşitul sec. al IV - lea.

e. În legătură cu calitatea artistică a monumentelor sculptate în atelierele de la Tomis, putem face o etapizare a modului de realizare, în funcţie de comentariile specialiştilor în arheologie şi epigrafie.

O primă etapă a sculpturilor curente cu influienţe greceşti în scriere şi în artă, realizate prin tradiţia infiltrată din Ellada de şcoala grecească, etapă ce a persistat până în prima jumătate a sec. al II - lea.

A doua etapă, realizată vizibil cu influienţe latine din Orient şi de la Roma,

a apărut la Tomis o dată cu importul masiv de marmură adusă în secolul II. Cu acest prilej au fost aduși la Tomis sculptori, care au format o puternică școală de sculptură. Monumentele realizate începând cu secolul al II - lea, excelează prin calitatea artistică și evidențiată special de epigrafiști prin calitatea scrierii cu caractere latine.

Înfluiența școlii tomitane de sculptură s-a extins ca exigență pe parcursul sec. al III - lea și prima jumătatea a sec. al IV - lea, atunci când s-au realizate cele mai importante monumente de marmură numai la Tomis, dintre care ***Edificiul Roman cu Mozaic*** stă mărturie.

A treia etapă apare la Tomis după distrugerile barbare ce au urmat, atunci când tradiția școlii tomitane de sculptură s-a pierdut brusc, astfel că atât scrierea cât și calitatea artistică s-a întrerupt în exigență. Atelierele tomitane au decăzut la nivelul atelierelor din teritoriul rural de la Tomis și de la Histria. Vezi cele de la Murfatlar sau de la Vadu. După această perioadă, probabil reducerea drastică a atelierelor de sculptură a făcut ca și numărul monumentelor descoperite din această etapă să se reducă vizibil.

7. Câteva concluzii privitoare la navele comerciale antice

Față de micile corăbii aflate în exploatare la Tomis și în general în Dobrogea antică, în mod excepțional ajungeau aici și corăbii mari de transport, sosite din Marea Mediterană.

Dintrea acestea tipul ***corbita*** a fost cel mai folosit din categoria ***lapidaria naves,*** a navelor de transport blocuri de marmură sau accidental de calcar. Excepția de la Tomis întărește regula din întreg imperiul roman, unde tipul corbita a fost cel mai uzitat de armatori.

Calitățile în exploatare ale acestui tip de corabie, dimensiunile, forma corpului, modul de a ține marea în marș, ușurința la manevrare, echipajul, au făcut să poată supraviețui secolelor, iar traseul său în istorie poate să fie urmărit până în evul mediu.

Coca întărită a unei corbite construită din bârne din lemn de brad, de stejar sau de cedru libanez, plasează atelierele de construcții navale, acolo unde se aflau pădurile de pe malul mării, în peninsula italică, pe coasta Dalmației sau în Liban. Grecii în Ellada importau lemnul de construcții din Asia Mică.

Romanii nu au cunoscut corăbii cu mai mult de două catarge (mai rar, din cauza dimensiunilor mari ale corpului), reconstituirile ulterioare cu trei sau patru catarge fiind pure fantezii. Cele mai uzitate au fost cele cu un singur catarg central. La dimensiunile navei și ale catargului (unic, cel mai curent

folosit) s-a adoptat o singură velă principală, acea care apare în diferite reprezentări antice pe mozaicuri.

La propulsie în cazuri deosebite se foloseau şi vâslaşii (salariaţi ai căpitanului, niciodată sclavi pe nave comerciale), corăbiile fiind dotate cu un număr redus de vâsle pe un singur rând.

Aparatul de guvernare al corăbiei, cârma, era elementul principal al manevrei, iar dimensiunile mari ale corbitei impunea plasarea sa în cel mai avantajos punct, având în vedere că aceasta nu putea să fie ţinută decât de maxim doi oameni.

În comerţul antic de mare importanţă au fost şi partenerii de la ţărm ai armatorului adică navlositorii, care aveau organizaţii locale în porturile de destinaţie; la Tomis asociaţia armatorilor din Alexandria; la Callatis asociaţia importatorilor callatieni; la Dunăre, asociaţia armatorilor danubieni, toate atestate cu inscripţii şi alte documente antice în Dobrogea.

8. Corabie medieval târzie din punctul Regie de la Ostrov jud. Constanţa

Cercetarea arheologică a corăbiei descoperite în anul 1983, a fost făcută de arheologul dr. Constantin Chera, colegul soţiei mele şi prietenul nostru, care cu amabilitate ne-a încredinţat documentele cercetării şi iconografia spre publicare. Îi suntem recunoscător.

Amplasamentul descoperirii de pe malul drept al Dunării principale; corabia a avut dimensiunile cercetate de 25 m lungime, 6 m lăţime şi o înălţime a construcţiei de maxim 3 m; pescajul probabil 1,5 m nava goală; forma corăbiei lenticulară tip bob de orz alungită la prova.

Corabia a fost o luntre de transport fluvială - ***linter*** - cu punte pe cel puţin 6 m lungime în zona dunetei, construită din lemn de stejar; stâlpul suport central al grinzilor punţii ecarisat 30 x 30 cm prins rigid în chila corăbiei şi cu bulon în grinzile punţii; nava căptuşită la exterior în stil caplama cu dublu fund peste coaste; coastele articulate în trei secţiuni pentru conturarea bordajului; dulapii bordajului din lemn de stejar 3 - 5 cm au fost debitaţi la lungimi egale modulate la 3 m pe coastele navei.

Obiecte descoperite: Palanc cu dublu rai de multiplicare; palanc alunecător monorai pentru macara; putină pentru apă potabilă cu cep şi cercuri metalice din platbandă nituită. S-a mai identificat un lanţ de ancoră cu ancora simplă la post de tip clasic; lanţul a fost confecţionat din zale cu pod intercalate cu zale cu şa, prins direct la inelul ancorei.

Elementele metalice descoperite în special un bulonul de prindere filetat,

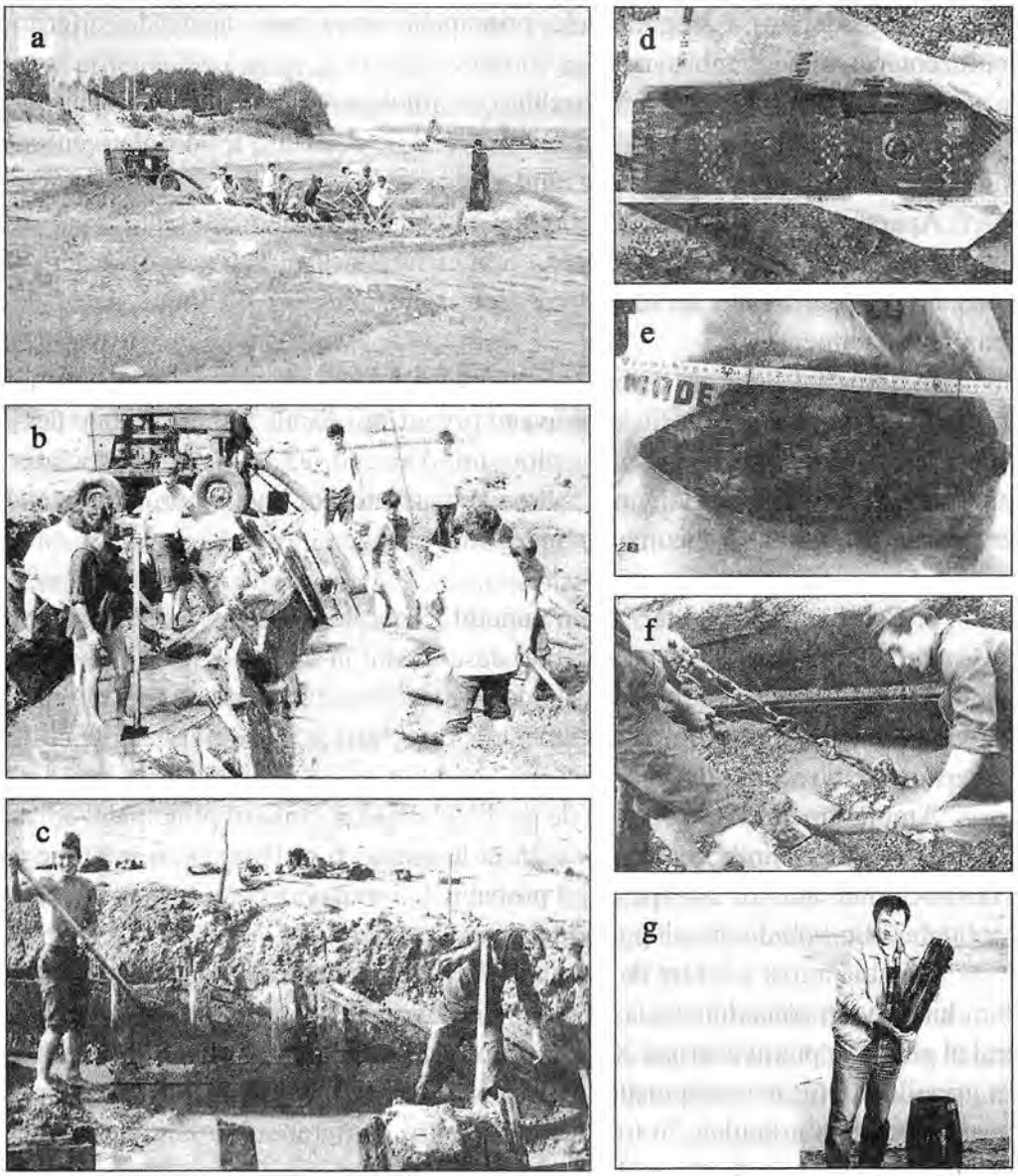


Fig. 29. Corabie medieval târzie în punctul Regie de lângă Ostrov jud. Constanţa.

Descoperirea din anul 1983 aparţine arheologului Constantin Chera, care ne-a încredinţat iconografia spre publicare. Cu mulţumiri.

Identificarea elementelor navei ne aparţine. Vezi în text.

Detalii: Palanc cu dublu rai de multiplicare; palanc alunecător monorai pentru macara; putină pentru apă potabilă cu cep şi cercuri metalice din platbandă nituită; lanţ de ancoră. Gaura de la pupa cu garnitură din piele folosită la evacuarea apei din cală cu pompe cu supapă.

împreună cu cercurile metalice de la putina de apă potabilă, confecţionate din platbandă laminată la forje, sunt de factură contemporană în sensul istoric. În special filetul bulonului.

În panoul etambou al corăbiei este practicat un orificiu pentru evacuarea prin pompare a apei infiltrate în santina (dublul fund) navei. Furtunul de evacuare trecut prin orificiul din panou, era fixat cu garnituri din piele în locaşul circular special săpat în lemn. Pompa de evacuare cu cilindru metalic şi două supape de admisie şi de evacuare acţionate cu mânere basculabile, era cunoscută în epocă şi la stins incendiile de la uscat.

Apreciem că nava s-a aflat în plutire pe Dunăre între sec. XVII - XIX, eşuarea şi părăsirea ei datorându-se unor evenimente independente de navigaţie.

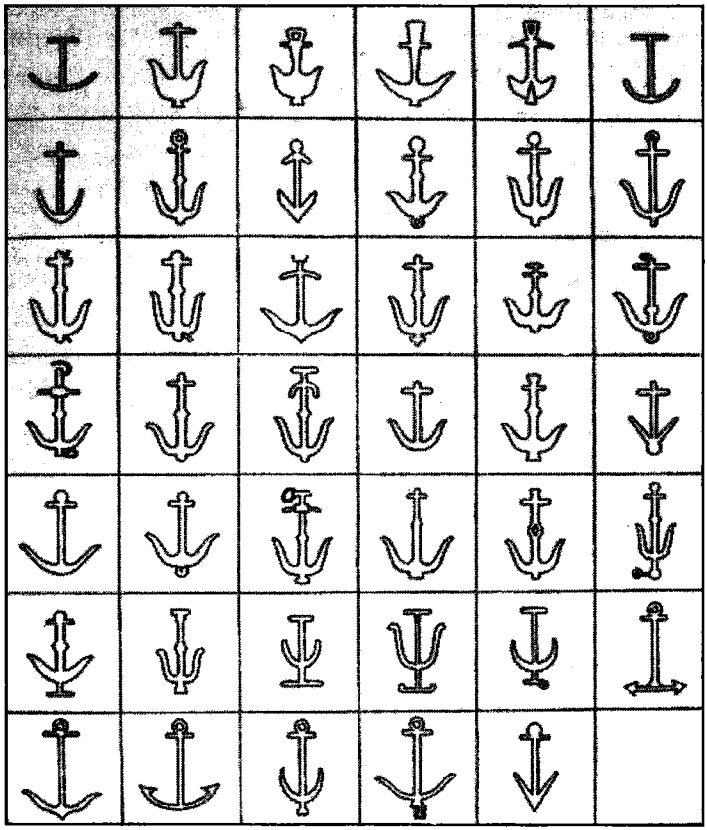


Fig. 30. Tipuri de ancore greceşti folosite în antichitate.

V. O CORABIE IMPERIALĂ INEDITĂ LA CONSTANȚA

Pe frontispiciul Farului Genovez din Constanța se află deasupra intrării în turnul farului, înglobată în zidăria din piatră, o placă din marmură care reprezentă o navă antică.

Bazorelieful are o formă trapezoidală cu laturile de 1,0 x 0,70 m cu înălțimea totală la vârf de 0,85 m.

Proveniența bazoreliefului o localizăm în antichitate la Constanța, găsit și scos dintre rămășițele cetății de la Tomis în anii 1856 - 1860, atunci când aici pe întreg cuprinsul orașului ruinat de distrugerile anterioare, se întâlneau la tot pasul asemenea obiecte antice de mare valoare istorică pentru oraș.

O mare parte dintre piesele antice grele de câteva tone, agabaritice - coloane, capitele, statui, arhitrave, frize - aproape imposibil de deplasat, au fost semnalate de vizitatorii orașului în scrieri și alte documente.

Câteva dintre ele, nu multe, au fost ridicate dintre dărâmături și încărcate pe vapoare, fiind trimise în străinătate.

Venirea la Constanța a lui Remus Opreanu - primul prefect al județului - a stopat jaful anterior, aprobat tacit de fosta autoritate turcească. Prefectul a organizat în localul prefecturii, chiar în biroul său, primul embrion al viitoarei colecții a Muzeului de Arheologie.

La chemarea lui Remus Opreanu a sosit la Constanța arheologul Gr. Tocilescu, care începând cu anul 1888, vreme de douăzeci de ani până la moartea sa, a cercetat, inventariat și publicat, cea mai mare parte din piesele arheologice importante.

În legătură cu piesa de pe frontispiciul Farului Genovez avem convingerea, că face parte din marele tezaur de piese antice descoperite la Constanța.

Marmura din care este confecționată placa era un material scump și greu de procurat de pe piața locală a Constanței.

Se cunoaște faptul că în Dobrogea și în zonele limitrofe nu se găsește acest material. Ca și în antichitate marmura trebuia importată pe mare.

Piesa nu avea cum să fie sculptată *ad hoc* de constructorii farului, mai ales

Fig. 31. Detaliu cu turnul farului şi cu placa din marmură încastrată

Desaupra intrării în far exisă o plăcuţă montată în timp, care atestă oarecum anul construcţiei farului în anul 1862. Nu este o eroare, este un indiciu. Foto Mircea Stoian - Constanţa.

că subiectul sculpturii are unele detalii artistice specifice artei antice, la care cu toată bunăvoinţa constructorii Farului Genovez nu aveau în anul 1860 documentarea necesară. În acea perioadă alt fel arătau navele în funcţiune, chiar cele construite din lemn. Chiar pentru meşterii pietrari din Italia, posibil aduşi la construcţia farului.

Ca peste tot în lumea secolului al XIX - lea, în toate porturile, venirea unei corăbii deosebite era un eveniment, care atrăgea interesul întregii comunităţi din oraşele port, iar aspectul exterior al corăbiilor devenea subiect de studiu, pentru artiştii decoratori de monumente.

La fel şi în antichitate, venirea la Tomis a unei corăbii de transport cu mărfuri diferite faţă de comerţul tradiţional de produse, era un mare eveniment.

Corabia şi echipajul sosit în port, devenea un prilej de adunare a întregii suflări a oraşului intrând în cronici, cu care ocazie se băteau monede sau se făceau referiri calendaristice. Artiştii decoratori atraşi de subiectul generos, scoteau schiţe, planşe şi detalii specifice navelor antice.

Despre basorelieful de pe Farul Genovez

Subiectul sculpturii se referă la o navă, care a atins cândva ţărmurile Mării Negre la Tomis. Nu a fost o navă oarecare, ci o corabie însemnată venită de departe, care prin construcţie şi detaliile redate, era o noutate ce nu aparţinea ca dimensiuni şi imagine artistică arealului Pontului Euxin.

Corabia este o ***corbita*** definită în literatura de specialitate, ca vas comercial antic de tipul ***naves onorariae*** de mari dimensiuni dotată cu două rânduri de vâsle, specifică în exploatarea flotei romane din Marea Mediterană.

În general, acest tip de nave făceau parte din arsenalul central al imperiului, construită de meşteri cu mari cheltuieli în şantierele navele din Italia, una dintre ele cea mai nouă şi cea mai dotată, fiind declarată oficial ca ***navă imperială***.

Împăratul Hadrian a avut o asemenea navă după cum ne asigură Marguerite Yourcenar în memoriile împăratului.

Navele de tip corbita aveau suprastructura simetrică la prova şi la pupa,

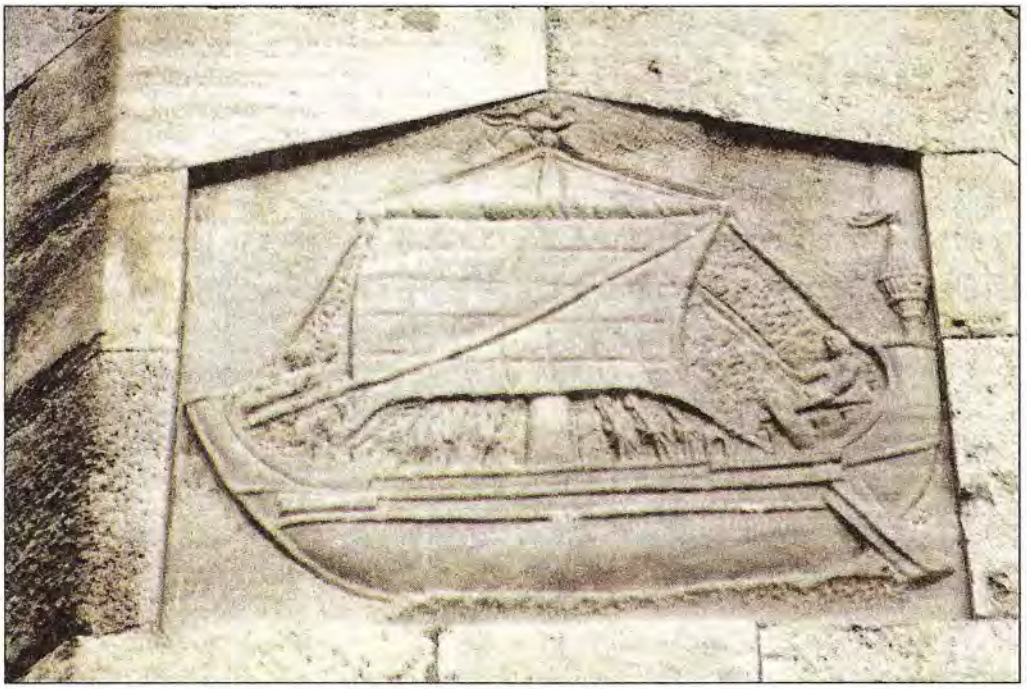


Fig. 32. Corbita de pe Farul Genovez

Se observă înlăturarea chenarului plăcii la data montării. Se constată prelucrarea suprafeţei plăcii la montare prin buciardarea feţei văzute, pentru a-i reda patina originală.
Foto Mircea Stoian - Constanţa.

cu pântecul ***ventrum*** pronunțat și cu catargul principal ***dolon*** plasat în centrul corăbiei.

Un asemenea tip de corabie era folosit și pentru transportul în siguranță al călătorilor.

Prezența la Tomis a corăbiei din Marea Mediterană, a trezit un interes deosebit în rândul locuitorilor și evenimentul nu putea trece fără să fie consemnat în cronicile în piatră, rămase în cetatea de la Marea Neagră.

În general navele care operau în Marea Neagră și la Tomis, erau nave mici ***navis oraria*** specializate de tipul ***musculus*** numai local în porturi sau pe Dunăre ***linter*** ori ***rates*** (folosite la alimbare), cele care aveau în special un pescaj redus, capabile să acosteze la țărm sau în locurile accesibile lângă un dig primitiv legat cu uscatul.

Din cauza lipsei de material lemnos, stejar, brad - pin, în zona orașului Tomis, este greu de presupus că astfel de corăbii se puteau construi pe loc în șantiere navale. Materialul lemnos disponibil pe piețele din Marea Neagră, putea asigura construirea bărcilor mici pentru pescuit la Dunăre sau la mare, în cel mai fericit caz se construiau bărcile de agrement.

Avem în vedere și stejarul din pădurile din Delta Dunării, dar în acest caz ne lipsește atestarea atelierelor navale.

Un armator bogat de la Tomis cheltuia și își comanda nava de care avea nevoe în alte locuri de regulă în Orient. Uneori o cumpăra pe loc de la navigatorii care ajungeau pe la Tomis.

Ne exprimăm îndoiala că la Tomis ar fi putut exista corăbii tip corbita, cele mai mari cunoscute în antichitate, fiindcă în regiune nu exista suficientă marfă de tonaj sau gabarit mare pentru export, ori pasageri interesați în traversada rapidă a itinerariului spre Byzantion sau în Arhipelag.

De faptul că nava a ajuns la Tomis de unde sculptorul local a preluat modelul, ne convinge exactitatea modelului sculpturii, comparată cu alte corăbii identificate din Marea Mediterană de specialistul în arheologia navală Jean Rougé, la care fac trimiteri toți istoricii care se ocupă de navigația antică.

Avem convingerea că scopul venirii corbitei la Tomis a fost acela de a aduce piese grele din marmură, brute, singurul material de import de volum mare, pentru care merita să se deplaseze o asemenea navă și să se cheltuiască o avere pentru transport.

În acest caz corbita reprodusă pe bazorelief, a făcut parte temporar cu această ocazie din categoria ***lapidaria naves,*** destinată special transportului acestui tip de marfă.

Corăbii asemănătoare au navigat în estul Mediteranei, bazorelieful nostru fiind singura mărturie care poate să ateste pătrunderea corbitelor în Marea Neagră.

Se mai cunoaşte o navă asemănătoare care a avut destinaţia din Orientul Apropiat spre Byzantion, deoarece o corabie de acelaşi tip datată în sec. al III - lea, a fost descoperită scufundată în mare la Izmir în Turcia. Nava şi încărcătura transportului puteau avea destinaţia după conţinutul oriental al mărfii, probabil în prima escală la Byzantion sau de ce nu, mai departe chiar în Marea Neagră.

Ca un corolar al reprezentărilor de nave romane din perioada imperiului, majoritatea cercetătorilor fac apel la o navă asemănătoare de tip corbita, desenată pe celebrul mozaic de la ***Althiburnos (Tunisia)*** cel reprodus de noi.

Noi trimitem interesul cititorilor spre acelaş tip de nave, care au fost în exploatare secole de-a rândul la ***Ravenna - Italia***, unde pe pereţii bazilicii ***Sant' Apollinare Nuovo*** este reprezentat într-un mozaic mai bine conservat decât cel de la Altiburnos, portul ***Ravennei (Classe)*** cu trei corbite în plutire la gura portului. Mozaicul s-a păstrat până în zilele noastre din vremea împăratului Justinian din prima jumătate a secolului al VI - lea.

Gabaritul corbitei de pe Farul Genovez.
Argumente în favoarea originalităţii piesei.

Sculptura corăbiei aflată pe farul de la Constanţa, este deformată ca scară după statura pesonajelor, care populează corabia, în acest caz fiind intenţionat mărită de sculptorul antic, pentru a defini atribuţiunile fiecărui personaj de pe navă.

Raportul de alungire L / b - lăţimea în cazul navelor antice se afla între 3,5 - 5.

Lungimea corbitei din figura noastră de 40-50 m o presupunem în raport cu coeficientul de alungire, adică în unităţi romane atingea 100 coţi.

În raport cu bordul liber al navei încărcate h = 2 - 3 metri cu b = 6-8 m, probabil singura dimensiune raportată la personajele de pe punte şi la un pescaj t = 2,5 m pentru nava goală şi T = 4 m pentru nava încărcată, corespundea o înălţime de construcţie a bordurilor H = 7 - 8 m; dimensiune egală din considerente de stabilitate la plutire L / b; H / h; T / t, cu proporţiile navelor moderne de aceiaşi capacitate.

Pentru capacitatea navelor antice, romanii aveau o unitate de măsură denumită ***modius,*** egală cu 8,73 litri de grâu inclusiv ambalajul din coşuri de nuiele, adică de 87,3 tone metrice sau 31 tone registru moderne.

Tonajul registru net al corbitei calculat în unităţi moderne transformate din cele antice, a fost de : 100 coţi x 20 x 10 (TRB / TRN) x 10 coţi pescaj = 200.000 x 8,73 litri = 1746000 litri; 1746 mc : 2,83 (tone romane / tone moderne) = 616 TRN.

Pentru acele vremuri corbita de la Constanţa a fost o corabie enormă, având în vedere că putea să aducă la Tomis ca ***naves lapidaria***, un volum de piatră comparabil cu 10 vagoane CFR de transport piatră moderne (inclusiv volumul de goluri din interiorul calei).

În raport cu capacitatea în medie de 50 t a navelor curente în Marea Neagră, care au frecventat Tomisul în perioada de maximă înflorire a cetăţii dintre secolele III - IV, consemnată în publicaţiile de specialitate ale cercetărilor arheologice, corbita sculptată pe placa de marmură montată pe Farul Genovez, nu putea să treacă neobservată.

1) ***Este primul dintre argumentele*** care ne conferă originea antică a plăcii. Ea va intra de acum în istoria cetăţii de la Tomis.

Arhitectura corăbiei de pe far

Simetria corbitei stabilită prin gabarit a asigurat asieta dreaptă a plutirii, rezultată şi din elementele constructive dispuse simetric în planul de construcţie al navei.

- Etrava şi copastia. Profilul curbat al etravei este prelungit peste punte şi avea profilul taiemare special trasat, pentru a lua valurile atunci când nava era încărcată. Peste puntea prova a galionului stă în picioare sondorul ***prorente***. Pe copastie se disting un număr de patru binte în ambele borduri, necesare manevrelor straiurilor şi şcotelor velei principale ***carbasa***.

- Propulsia. Desenul sugestiv realizat de sculptor, ne arată că nava era propulsată în marş şi la manevre, în afară de vela principală întinsă în vânt, de două rânduri etajate de vâsle ***ramae,*** acţionate de vâslaşii ***remiges,*** aşezaţi pe cele două etaje cu bănci laterale bănuite sub copastie. Câte doi în fiecare bord.

Pentru simplificarea desenului se sugerează în secvenţe diferite, spre prova rândul inferior iar spre pupa rândul de sus al vâslelor; asta cu toate că cele două nivele de vâslire se prelungeau pe toată lungimea navei; pe cele două punţi desenul ne sugerează că vâslaşii lucrau comandat în contra timp; pe puntea inferioară trei personaje trag la vâsle, pe puntea de sus trei personaje împing la vâsle.

În realitate vâslirea se desfăşura normal în acelaş sens.

- Sabordurile. Sculptorul antic a evitat să reprezinte sabordurile (găurile

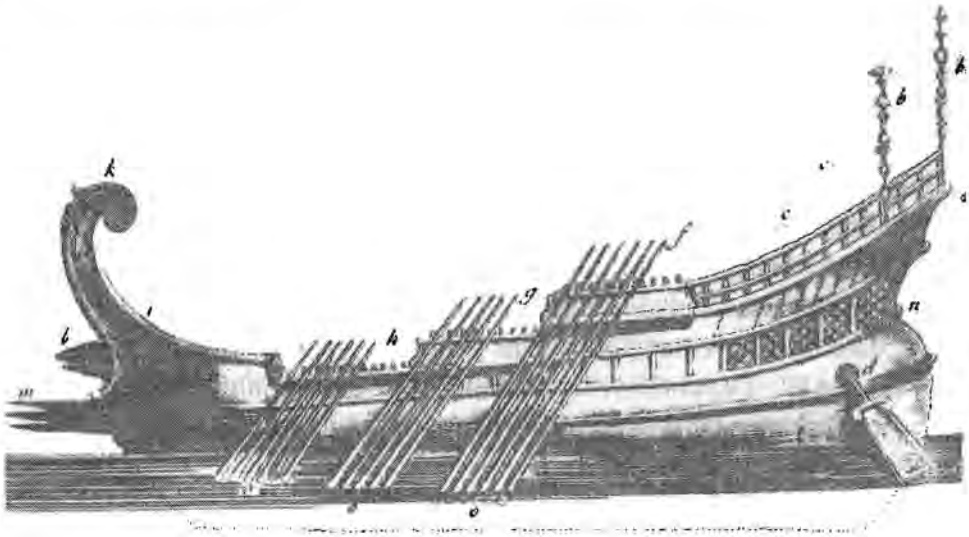


Fig. 33. Reconstruirea idealizată a unei trireme

Apreciem că vâslele din rândul III aveau în raport cu înălţimea navei 10-12 m, deci o bilă de brad de 10-12 cm diametru. Rezemată în furcheţi la 1/3 lungime; udă, devenea imposibil de manevrat doar de doi oameni.

vâslelor) celor două rânduri de vâsle în babordul corăbiei, pentru a nu complica desenul. Ramele trecute prin sabordurile rândului inferior de vâslire, aveau o garnitură din piele ce astupa într-un fel gaura, astfel că apa pătrundea mai greu în cală la siajul de viteză sau la clipocire. Apa care totuşi pătrundea în cala vasului prin sabordurile rândului inferior, era scoasă peste bord de manevranţi speciali. Probabil aveau pompe cu ventuză din piele pentru absorbţie şi supape de evacuare.

- Punţile navei. Aparent, nava din imagine nu a avut o punte peste toată lungimea şi lăţimea ei, deoarece era nevoie de spaţiu pentru încărcarea şi descărcarea pieselor grele din cală. Din descrierile corăbiilor antice comentate de Jean Rougé rezultă că doar la mijloc în jurul catargului, acolo unde stăteau de regulă pasagerii în timpul zilei, navele aveau o punte ***tillac*** pe unu - două nivele, ridicată între două pasaje comune spre galion (prova) şi spre dunetă (pupa). De regulă nivelul median al punţii pasagerilor nu corespundea cu punţile vâslaşilor. Acestea erau căptuşite cu nuiele la interior pe toată lungimea bordajului. Spaţiul dintre căptuşeli destinat încărcăturii, era suficient de mare (2 - 4 m lăţime) pentru ca marfa să poată fi uşor manevrată cu macarale. Macaralele şi palancurile erau cunoscute şi larg folosite la demultiplicarea

gerutăților în antichitatea romană.

- **Cabine.** La pupa sub dunetă se aflau mai multe cabine amenajate pentru: cabina căpitanului navei, cei trei ofițeri ***gubernatoris***, cabina propietarului navei ***nauclerus,*** cabina navlositorului ***diaeta***, o altă cabină comună ***corpora*** destinată careului (sala de mese) și unele amenajări de ocazie destinate odihnei pasagerilor în hamace. La pupa sub dunetă se afla grupul sanitar al navei în afara bordului, unde vâslașii nu aveau acces; tot aici cabinele marinarilor ***portisculus***. Pereții cabinelor erau construiți din materiale ușoare, cel mai adesea din împletituri de nuiele, închise în general cu perdele.

- **Trancheții.** Brâurile de protecție sunt desenate pe toată lungimea bordajului. Brâul inferior din lemn; brâul median tot din lemn dublat la prova și la pupa navei pentru inelele de acostare; brâul superior din împletitură de parâmă groasă numai la prova și la pupa; parapetul navei din zona centrală, dublat la cele două extremități cu parâmă groasă împletită la prova și cu lemn la pupa.

- **Duneta.** Pe această punte se află personajul principal al desenului, cârmaciul de serviciu, unul dintre cei trei ***gubernatoris*** în schimburi, care ține în mâna stângă echea cârmei și cu dreapta școta velei principale. La comanda lui și a ajutoarelor sale, se făceau de regulă manevrele scurte la acostare.

- **Etamboul.** Este prelungit peste dunetă pentru a asigura o simetrie la asieta dreaptă a corăbiei.

- **Felinarul.** Dintre toate sculpturile sau mozaicurile antice cunoscute, corbita de la Tomis are desenat foarte clar la pupa, cel mai spectaculos element felinarul ***pharos*** al navei. Mozaicul din Tunis al corbitei de la Altiburnos și altele asemănătoare din aceiași categorie, au o prelungire a etravei cu un cerc la capăt, care ar putea să sugereze prezența felinarului plasat prin tradiție la pupa, ca o măsură de evitare a abordajelor noaptea în timpul marșului.

În comparație cu corbita de la Tomis, felinarele navelor de la Altiburnos, Thémétra, Narbone sau de la Ravenna sunt doar niște sugestii ale artiștilor despre felinare. Doar pe un bazorelief de la Pompei felinarul de la pupa are o valoare artistică semnificativă.

În desenul nostru, felinarul este clar conturat dar supradimensionat, mult mai mare decât scara celorlalte detalii, fiind piesa cea mai atrăgătoare.

Felinarul, fie că era construit din ceramică sau din bronz, avea un grătar de flacără și un loc pentru feștilă, sculptorul nostru surprinzând corect flacăra, arzând în aceiași direcție cu sensul de mers al navei, de unde bate vântul. Sigur sculptorul și-a imaginat corabia navigând noaptea.

- **Cârma.** De regulă cârma ***chalinos, habenae*** se așeza la tribordul navei, pentru manevrarea cu mâna dreaptă a echei, dar în cazul bazoreliefului de pe Far cârma este la babord, deoarece convențional direcția de înaintare este spre stânga. De reținut este faptul că sistemul actual al cârmei, cu pana fixată în

călcâi, a apărut abia în sec. al XIII - lea, introdus de vikingi.

În desenul nostru, pana cârmei, ***clavus gubernaculi***, este foarte lată şi consolidată, pentru a asigura un răspuns imediat al navei la o minimă manevră de guvernare.

2) Arhitectura corbitei ***este al doilea argument*** al originalităţii plăcii din marmură sculptate şi expusă pe Farul Genovez.

Greementul navei de pe Farul Genovez

Este reprezentat strict la ce este necesar şi eficient, sculptorul fiind, probabil, şi constructor de nave.

- Arborada. Pe lângă catargul solid ***dolon*** prins puternic prin greutatea stâlpului din lemn în chilă, arborada este compusă dintr-o singură velă ***velificatio,*** prinsă de verga (bara transversală) catargului ***antemnae***. Catargul ar fi trebuit să fie susţinut de cel puţin două sarturi prova - pupa şi de alte două sarturi în borduri strict necesare (care apar vezi mai jos pe o monedă la Roma), care sunt presupuse în economia desenului. Verga este prinsă la capete de vârful catargului şi jos în cele două borduri prin şcote şi mure. Marginea de învergare a velei este prinsă cu sacheţii (cusătura) distincţi în desenul velaturii.

- Velatura. Vela principală este de tipul auric, ***uela, carbasa***. Navele corbita mai aveau o velă triunghiulară, sugerată de straiurile vergii catargului. Manevrarea velei la marş se făcea cu două şcote ***ceruchi*** la vârful catargului şi cu două straiuri, ***chelatorii funes***, la arborele bompres (presupus) şi de straiul ***artimon*** de la pupa, presupus. Legătura şcotelor care susţin verga velei principale, este prinsă de catarg printr-o pastică ***carchesium***, care permite ridicarea sau coborârea velei, traversată sugestiv în intenţia sculptorului, de o şcotă până la prova, acolo unde marinarul de serviciu (sondorul) ascultă comenzile cârmaciului.

Desenul în carouri al velei este reprezentativ pentru majoritatea imaginilor de corăbii antice sau medievale, după cum apare mult mai târziu în flota romană din Marea Mediterană, în special pe mozaicurile de la ***Ravenna*** din vremea lui Justinian în sec. VI d. Chr.

Pavilionul navei. În vârful catargului flutură în aceiaşi direcţie cu vântul pavilionul, la fel ca şi flacăra felinarului şi burta velei în marşul corăbiei.

Numai un sculptor antic care a văzut nava la Tomis, putea să o prezinte cu asemenea detalii constructive precise.

3) Este ***cel de al treilea argument*** al originii antice a piesei de marmură.

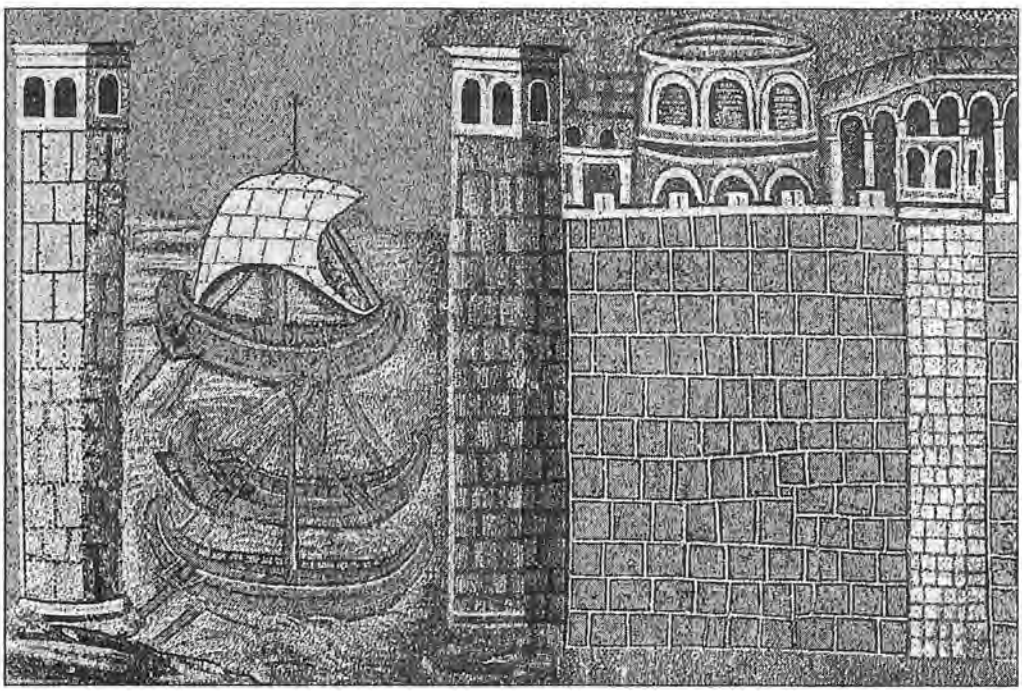
Echipajul navei de pe Farul Genovez

În antichitate, personalul de la bordul navelor mari era foarte numeros, separat prin atribuţiunile lor în mai multe categorii de marinari, dintre care semnalăm :

Echipajul de navigatori ***nautae***, personalul auxiliar nenavigant ***custodes nauium*** şi vâslaşii ***remiges.*** Printre navigatorii de profesie ***nauclares*** se afla căpitanul navei, în majoritatea cazurilor chiar propietarul mărfurilor; apoi ofiţerii navei (piloţii) ***gubernatores*** minimum trei, care de regulă se ocupau de guvernarea corăbiei la postul de la pupa, confundându-se cu cârmaciul; şeful de echipaj ***pausarius*** avea în subordine marinarii ***porticulus***, la prova aflându-se permanent sondorul ***prorente***. Vâslaşii ***remiges,*** erau comandaţi de un vătaf ***keleusmos***, care bătea ritmul vâslirii cu un ciocan din lemn ***keleusma***.

În cazul corăbiei de pe Farul Genovez, echipajul este format din ***keleusmos*** la prova, confundat cu sondorul ***prorente,*** care bate cu ciocanul din lemn între cele două rânduri de vâslaşi ***remiges*** şi din ofiţerul ***gubernator,*** care este cârmaciul.

4) Echipajul navei redus de sculptor la strictul necesar funcţionării navei, ***este cel de al patrulea argument***, care conferă originalitate antică corăbiei de pe far.



Corăbii antice aflate pe un mozaic mural la Ravenna

Intrarea în port stâncoasă este conturată de turnurile de la intrare în port. Corbitele simetrice poartă elementele tuturor navelor romane; pânza caroiată, fanionul deasupra catargului, sarturile şi straiurile velei principale; pana cârmelor sugerate în acest caz; bordajele şi brâele de protecţie; parapetul copastiei; ancora unei corăbii. Lipseşte felinarul pentru marş obligatoriu pentru toate tipurile de nave.

Corbita de pe Farul Genovez identificată pe o monedă de la Roma

Condiţiile locale confuze din anul 1860 de la Constanţa, anul montării plăcii de marmură pe frontispiciul Farului Genovez, exclud posibilitatea unui sculptor oarecare, artist în felul său de a realiza un bazorelief asemănător cu cele antice, cu detalii care ar fi necesitat o vastă documentare asupra tipologiei corăbiilor antice; tipul corbita al corăbiei, caroiajul velaturii, felinarul, echipajul, s.a.

Toate detaliile şi denumirile antice au fost reconsiderate de Jean Rougé, după cercetări şi descoperiri arheologice în sec. al XX - lea. Datorită erudiţiei sale putem azi să restabilim un adevăr, de care oraşul Constanţa se mândreşte cu un unicat în antichitatea navală.

Dacă acest mare navalist al cercetărilor arheologice din secolul al XX - lea ar trăi şi în prezent, ar fi mândru că prezumţiile sale de acum câteva decenii, dobândesc o confirmare.

Aici la Constanţa. În fosta cetate Tomis.

Întrebările aparent fără răspuns în expunerea noastră, sunt legate de datarea bazoreliefului, răspunsuri pe care le vom argumenta pas cu pas. Coroborate cu ceea ce am învăţat despre istoria locului.

O corbită asemănătoare cu cea de la Tomis se află şi pe o monedă romană.

Moneda este publicată în volumul ***Classica - Storia della Marina di Roma - Testimonianze dall´antichità,*** scris de ***Amiralul Domenico Carro***. Moneda se află la ***Muzeul Capitolin*** din Roma.

Pe un sestreţ din bronz datat din vremea Împăratului Hadrian, fig. 34, se află o corbită asemănătoare cu cea de pe bazorelieful de la Constanţa.

Comparaţia datelor tehnice de pe monedă cu cele din fig. 32.

Asieta dreaptă a navei; catargul central cu fanion şi cu sarturile la copastie; pânza corăbiei prinsă pe vergă cu straiuri identice; marginea inferioară la poziţia velei în vânt; marginile velei cu şcotele umflate în marş; brâul copastiei şi apărătorile din parâmă sub brâul consolidat; propulsia cu două rânduri de vâsle; cârmaciul se află la post pe scaunul înalt al dunetei; pana cârmei pentru manevra cu mâna stângă; felinarul navei cu falcăra înaltă cu vălătuci la pupa; la posturi numărul mare de manevranţi (multiplu de şase) în vâslire; bompresul cu locul sondorului de la prova. Pe pânza corăbiei apare dedicaţia ***Felicitati Augusti;*** dedesupt valoarea ***S*** sestreţ şi ***C*** o sută.

Asemănarea dintre cele două artefacte antice ne poate conduce la unele supoziţii false, neacoperite prin alte documente, precum că cele două piese au avut acelaş model la o distanţă de 2000 km. Este posibil dar o privim cu rezervă, chiar dacă unele detalii sunt identic reprezentate. În fond este vorba de două corăbii de acelaş tip, iar ergonomic ele trebuiau să aibă toate detaliile asemănătoare.

Importantă pentru contribuţia noastră este ideia că împăratul Hadrian, a avut o corabie imperială cu care a navigat în majoritatea timpului între diferite puncte ale Imperiului Roman vreme de peste 15 de ani, cu care a ajuns şi la Tomis.

5) Este încă un argument în favoarea supoziţiilor noastre, ***cel de al cincilea.***

Datarea bazoreliefului

Considerăm că am adus cinci argumente valabile pentru a considera piesa de pe far originală, sculptată din antichitate.

Corbita de pe Farul Genovez de la Constanţa, aparţine perioadei ***Împăratului Hadrian*** din prima jumătate a secolului al II - lea.

Fig. 34. Corabia imperială a lui Hadrian pe o monedă romană

Moneda din bronz dovedeşte supoziţia noastră că Hadrian a avut o *corabie imperială la dispoziţie.*

Pe o monedă din bronz aflată la Muzeul Capitolin din Roma, se află o corbită asemănătoare cu cea de pe bazorelieful de la Constanţa. Monedele din bronz romane se numeau sestreţi.

Editorii monedei din Italia de azi, au datat-o în vremea lui Hadrian, cu următoarele comentarii : Pe vela aflată la post în marşul corăbiei este scrisă dedicaţia *Felicitati Augusti;*

la pupa stema şi drapelul; la prova o statuie. Însemnul S este *senatus consultum,* adică monedă emisă cu aprobarea senatului, iar C este valoarea monedei de o sută de sesterţi. Comentariul nostru în text.

Date tehnice care pot veni în sprijinul cercetării arheologice

a - O navă tip ***corbita*** propulsată cu vele, construită pentru Mediterana occidentală în atelierele Imperiului Roman din Italia, a ajuns prin forţa împrejurărilor în Marea Neagră la Tomis. Pădurile din lemn de esenţă tare din Italia au permis dezvoltarea unei industrii de construcţii navale, pe baza experienţei anterioare dobândite.

În tipologia exterioară, caroiajul velelor în reprezentările anice aparţin perioadei romane.

Deci sculptura este romană, opinia noastră fiind că poate fi datată la începutul sec. al II - lea d. Chr.

Atunci în imperiu sunt atestate corăbiile de acest tip, în momentul în care în provincia romană Moesia Inferior s-a instaurat după războaiele dacice, siguranţa graniţelor imperiului de la Dunăre, împreună cu stăvilirea prin stipendii a năvălirilor sarmatice din stepele nord pontice.

b - Împăratul Hadrian (117 - 138), succesorul împăratului Traian la tronul Romei, a vizitat o dată în mod sigur provincia Moesia (Dobrogea) imediat după investitură, ajungând şi la Tomis între anii 118 - 134. Unele informaţii spun că a sosit de două ori în provincie. Credibil.

La vremea aceia un împărat nu avea timpul necesar, să-l piardă în lungi călătorii pe uscat călare, sau cu trăsuri tractate de cai. Ca urmare, cunoscând bine starea nesigură a imperiului la garniţele sale cunoscute de la nord de Dunăre, după cum confirmă notele scrise de Marguerite Yourcenar, a angajat imediat corabia pe care o avea la dispoziţie în Orient, acolo unde se afla la moartea lui Traian, pentru a se deplasa rapid la Tomis, cât mai aproape de graniţa nordică a imperiului unde avea interes.

Altfel călătoria pe uscat ar fi durat două - trei luni.

Ca urmare a angajat drept **corabie imperială**, prima corbită aflată la cheiurile din Orient.

c - Evenimentul prezenţei corbitei ca navă imperială la Tomis, trebuie pus în legătură cu deplasarea împăratului în provincie, cu care ocazie Hadrian a luat cele mai importante măsuri de fortificare a limes-ului imperiului de pe Dunăre.

Convingerea noastră este că atunci împăratul Hadrian, a dispus construirea ***Valului Mare de pământ*** din Dobrogea şi a ***drumurilor romane*** din provincie, marcate de câteva zeci de ***stâlpi miliari*** (borne de drum), descoperiţi şi atribuiţi de cercetarea arheologică actuală.

d - Surpriza morţii împăratului Traian şi desemnarea lui Hadrian ca succesor, a făcut ca odată cu corabia imperială cu care Hadrian s-a deplasat la Tomis, să aducă ca lest al corăbiei o cantitate de 600 tone de marmură.

Marmura cu care corabia era deja încărcată în Orient la moartea lui Traian, probabil pentru o altă destinaţie eventual chiar pentru Roma, a fost oferită ca dar imperial în tradiţia vremii pentru prima vizită, ca un cadou adresat oraşului şi provinciei în care nici un alt împărat nu ajunsese.

Hadrian, un mare iubitor al artelor monumentale, informat asupra nevoilor provinciei, nu putea să aducă ca lest în navă în graba plecării din Orient, nisip sau alte materiale grele.

Cu aceste blocuri de marmură lăsate la Tomis de către Hadrian, s-au realizat mai multe construcţii arhitectonice şi sculpturi dedicate împăratului, toate monumentele descoperite de cercetarea arheologică actuală.

Majoritatea monumentelor cu inscripţii dedicate lui Hadrian şi urmaşului său Antoninus Pius, ori guvernatorilor provinciei descoperite la Tomis, sunt din marmură.

La Tomis şi în Dobrogea, există numeroase piese de arhitectură antică, arhitrave, coloane, baze de statuie, dar şi inscripţii prelucrate pe acelaşi material. Numai monumentele cu inscripţii datate de specialişti ca fiind contemporane perioadei lui Hadrian şi succesorului său, numărate de noi în volumele ISM 2, ISM 1 şi ISM 5, depăşesc cifra de o sută. Mai sunt celelalte monumente enumerate mai sus, piese mari de arhitectură antică inventariate de arheologi,

care deşi atribuite precis perioadei nu pot fi estimate ca greutate.

O apreciere grosieră ne conduce aproape de cele 600 t de marmură, adusă la Tomis cu corabia imperială de pe Farul Genovez.

Oricât de bogată ar fi devenit Cetatea Tomis în acea perioadă de stabilitate politică a provinciei, este greu de presupus, că ar fi existat fonduri publice sau private, pentru luxul de a cumpăra din Orient marmura necesară inclusiv transportul. Mai ales că în Dobrogea se găseşte un calcar de foarte bună calitate, cunoscută în carierele de atunci, calcar care prelucrat poate imita marmura.

e - Calitatea artistică şi precizia sculpturii caracteristică în vremea lui Hadrian, aflată pe bazorelieful nostru, caracterul clar şi ordonat al literelor specifice perioadei analizate de epigrafişti în inscripţii sau pe alte opere de artă sculpturală asemănătoare, pot să ofere o explicaţie faptului, că împăratul a adus la Tomis o dată cu marmura şi artişti sculptori, care au făcut o şcoală şi un stil în provincie pentru următoarele decenii.

f - Forma trapezoidală a plăcii corăbiei de pe far poate să sugereze faptul, că bazorelieful a fost extras prin spargere de la partea inferioară a unui monument mai mare. De regulă asemenea sculturi din antichitate se făceau într-un chenar chiar în momentul prelucrării. Chenarul sculpturii lipsind este un argument al distrugerii restului din fostul monument.

În acest caz monumentul antic întreg ar fi avut o lăţime de aproape 1,10 m. Pentru asemenea lăţime era nevoie de un perete suficient de lat şi de gros, pentru a încadra şi susţine sculptura.

Undeva la poarta 3 a portului Constanţa de la serpentină, s-a aflat în secolul I d.Chr un templu antic, reconstruit în mare parte din marmură în sec. II, dovadă resturile atelierului de sculptură localizat de arheologi în zonă. Pe acest loc s-a aflat în acea vreme, templul dedicat lui ***Sarapis***, de către o ***Asociaţie a negustorilor Alexandrini*** foarte numeroşi la Tomis.

Probabil că sculptura corbitei s-a aflat pe peretele acestui templu.

Prelucrarea vizibilă de azi a plăcii a fost făcută în anul 1860, de meşterul care a montat-o în frontonul Farului Genovez. Buciardarea câmpului liber al plăcii este o operaţiune nespecifică antichităţii prin necunoaşterea sculei de ciocănire. În antichitate se foloseau razuri cu trei dinţi, pentru prelucrarea feţei văzute a oricărui monument.

VI. SFÂNTUL GHEORGHE DE LA CAPIDAVA

Prima iconiţă creştină din Dobrogea

Pe un mic fragment ceramic de bună calitate descoperit la Capidava, cu prilejul săpăturilor arheologice efectuate în cetatea romană de pe malul drept al Dunării în anul 1993, s-a putut identifica - într-o gravare schematică - un personaj călare pe cal purtând în mână însemnul creştin al crucii.

Fig. 35. Sf. Gheorghe de la Capidava

Pe fragmentul ceramic se află stilizat din antichitate, esenţa credinţei creştine în victoria binelui asupra răului.

Fragmentul ceramic lucrat din pastă de culoare roşie - cărămizie, are

aproximativ forma neregulată a unui triunghi isoscel cu cele două laturi egale de 4,5 cm şi cu baza triunghiului de 4 cm. Ciobul a făcut parte probabil iniţial dintr-un platou de veselă casnică de tip curent, deoarece pe una din laturi se distinge, urma marginii finisate a platoului spart. Forma regulată şi plată a spărturii ne face să presupunem, că fragmentul, a fost special ales pentru această reprezentare.

Calitatea platoului şi a pastei din care a fost confecţionat, oferă specialiştilor în ceramică prilejul să dateze ciobul ca suport material până în sec. al IV - lea.

Spre deosebire de alte cioburi tăioase provenite din spărturi, marginile lui sunt rotunjite prin polizare în momentul realizării desenului, iar angoba originală a fragmentului s-a matizat ca urmare a frecării îndelungate între degete.

Incizia gravurii de pe ciob arată un militar înarmat pentru luptă, călare pe calul în deplasare spre stânga. Imaginea deşi naiv executată, are un subiect preconceput în memoria desenatorului, fiind bine încadrată în spaţiul oferit de micul fragment ceramic, cu dimensiunile proporţionate şi cu detaliile realizate cu finețe. Incizia gravurii nu se putea realiza decât cu un vârf metalic.

Artistul desenator a dovedit prin tematica desenului că era militar de profesie, sau dacă a fost femeie foarte probabil prin finețea şi răbdarea realizării, a avut în apropierea ei militari echipaţi de luptă.

Trupul suplu al personajului călare sugerează tinerețea sa.

Personajul călare ţine în mâna dreaptă frâul calului la adăpostul unui scut oval fără umbo (umflătura pumnului în scut). În mâna stângă ridicată ameninţător, militarul poartă o lance îndreptată în jos, pe care, în secvanţa surprinsă pe gravură o ridică, după ce a folosit-o la înţepare cu călcâiul ascuţit al armei. Dificultatea inciziei manuale libere pe fragmentul ceramic, a făcut ca lemnul lancei să fie aproximativ drept.

Înmănuchiată cu lancea care loveşte, militarul poartă în pumn o cruce sugestiv de simplu incizată, direcţia loviturii dovedind o apărare în spre spate mai mult decât un atac.

Prada lovită pare a fi un şarpe.

Capul şi chipul militarului schţate sumar la mărimea desenului, poziţia dreaptă a trupului, direcţia privirii, atitudinea de înaintare cu mâna dreaptă, ridicarea mâinii stângi, poziţia prăzii, conferă desenului o linişte după victorie.

Celelalte detalii ale desenului legate de personaj, echipamentul militar, harnaşamentele calului, pot contribui şi mai mult la lămurirea scopului desenului şi la localizarea lui.

Pieptarul din balnă schematizat convenţional la fel ca blana calului, căciula de pe cap, denotă o ţinută adecvată condiţiilor climatice locale; deci o imagine a unui fost un militar din Dobrogea.

Sintetizând desenul după toate amănuntele sale considerăm că tânărul militar, prin crucea purtată a fost creştin.

Sunt foarte numeroase dovezile arheologice descoperite, care atestă prezenţa creştinismului în Scythia Minor încă din secolale III - IV d. Chr de după evanghelizarea Dobrogei. Ele au fost descoperite la Niculiţel în marea Bazilică a celor patru martiri, mai recent la Murighiol într-o criptă cu doi martiri neidentificaţi încă, sau la modul general la Histria, Constanţa şi Mangalia.

Referindu-ne de această dată numai la obiectele arheologice creştine de dimensiuni foarte mici, iconiţe, vase de cult, inele, s.a., vom aminti pe lângă altele numeroase, că alături de gema cu cornalină şi de opaitul cu imaginea Domnului Iisus Christos împreună cu cei doisprezece Apostoli de la Constanţa, acest mic fragment ceramic de la Capidava, se alătură celorlate mici artefacte creştine din Dobrogea, ca dovezi ale misiunii apostolice îndeplinite.

Simbolul creştin al crucii fiind cel mai des întâlnit pe câteva monumente din Scythia Minor, de multe ori singurul simbol, a fost datat de specialiştii din domeniu ca aparţinând secolelor III - IV şi următoarele, din vremea în care Împăratul Constantin cel Mare şi mama Sa Elena, a proclamat crucea ca simbol al Impreiului Roman, de atunci de când capitala imperiului a fost mutată în răsărit la Constantinopole.

Subiectul religios al desenului sugerează o scenă inedită de adoraţie, de atunci de când cultura locală a intrat în contact cu creştinismul.

O altă religie cu un pronunţat caracter social pe înţelesul cultural al populaţiei a apărut în Dobrogea şi a făcut ca populaţia avidă de nevoi spirituale, să înlocuiasă sau să asimileze în locul zeităţilor anterioare, o nouă zeitate orientală propovăduită de misionarii Apostoli.

Ne aflăm în faţa ***primei iconiţe creştine*** descoperite în România, în faţa uneia dintre primele reprezentări antice a legendei Sfântului Gheorghe din lume. Acest simbol se păstrează în bisericile noastre şi în prezent.

Pătrunderea creştinismului născut în Orient în Palestina şi în Syria, a fost favorizată de schimbul permanent de efective militare ale legiunilor romane, fie direct prin educaţia tinerilor militari, fie prin misionarii denumiţi Apostoli care au însoţit efectivele legiunilor.

De la condamnarea la moarte şi decapitarea unui soldat roman, pe numele său ***Georgios*** la 23 aprilie 304 în zona Cappadochia din Asia Mică, se împlinesc

1700 de ani. Legenda militarului martirizat din cauza convingerilor sale creştine, a avut un mare ecou în rândul soldaţilor romani din Orient şi din celelalte provincii..

Martirizarea în orientul asiatic în alte condiţii de climă a lui Georgios, în a doua lună a calendarului roman în aprilie, l-au aşezat în conştiinţa creştină, ca apărător al roadelor pământului.

Legenda s-a difuzat repede în Scythia Minor în rândul populaţiei locale, preluată şi adaptată condiţiilor de climă locale, din aprilie, atunci când aici se semănau noile culturi iar animalele gestante fătau.

În mitologia locală exista o zeitate asemănătoare, reprezentată pe nenumărate bazoreliefuri descoperite azi în Dobrogea şi în Bulgaria orientală, cu aceleaşi atribuţiuni specifice, denumită ***Cavalerul Trac.***

Cavalerul Trac a fost modelul noii divinităţi. Pe toate aceste bazoreliefuri păgâne tematica este mai bogată, militarul călare cu lancea în atac spre dreapta sau spre stânga în mai puţine bazoreliefuri descoperite, fiind însoţit de pantera (câinele) ce urmăresc balaurul vânat, încolăcit pe un copac.

Astfel s-a creat legenda ***Sf. Gheorghe*** în Dobrogea.

Faţă de legenda creştină a Sf. Gheorghe deosebirea de Cavalerul Trac o face crucea din mâna militarului.

Iconiţa descoperită la Capidava are toate elementele legendei Sfântului Gheorghe, făcută probabil la cererea unui propovăduitor creştin dobrogean, de care acesta avea nevoie să fie arătată noilor enoriaşi.

În provincia Cappadochia aflată în Asia Mică din, în două fresce pictate în interiorul bazilicilor creştine ***Sf. Barbara şi Bazilica Ylani Kilise*** construite în secolul al XI - lea, ***Sf. Gheorghe*** înţeapă cu lancea dragonul alături de ***Sf. Theodor***, Sf. Gheorghe ocupând pe panou şi poziţia din dreapta.

Poziţia Sf. Gheorghe de pe cele două panouri pictate în cele două bazilici din Turcia, şase secole mai târziu de după martirizare, cu sensul de mers al calului de la dreapta spre stânga la fel ca în iconiţa de la Capidava, ne conduce la ideea, că în antichitate se cunoştea detaliul că Sf. Gheorghe, folosea în luptă mâna stângă.

Artistic este normal să fie aşa deoarece în general Cavalerul Trac din bazoreliefurile păgâne, folosea mâna dreaptă. Un detaliu major adoptat atunci şi transmis enoriaşilor, pentru a deosebi cele două divinităţi.

Argumentul loviturii balaurului cu lancea ţinută în mâna stângă din frescele orientale sau de la Capidava, ar trebui să generalizeze de acum în colo, în icoanele bisericilor pictate în zilele noastre pe poziţia de pe panouri a Sf.

Gheorghe şi să devină o regulă pentru pictorii de biserici.

În altă ordine de idei, dacă luăm statistic după frecvenţa aparițiilor numelui Gheorghe în Scythia, în raport cu celelalte denumiri de sfinţi sau de alte nume onomastice creştine în perioada de după sec. IV - VI, numele Gheorghe este foarte des folosit, deoarece el apare la Lazu şi la Constanţa în două inscripţii funerare, una în greceşte alta în latină.

Inscripţia de la Lazu este foarte clară şi reprezintă esenţa religiei creştine, din care repetăm: misiunea aceea de *a te pune cu devotament (conservus)*, în slujba altei persoane aflate mai în nevoie decât tine; în acel mormânt de la Lazu: *Oasele sunt ale lui Gheorghe. Cel de o credinţă cu el, Murinus, robul său, a pus această cruce lui Gheorghe.*

Numele Sf. Gheorghe a fost adorat şi perpetuat de localnici în Dobrogea şi peste aproape o mie de ani, atunci, în sec. XIV, când locuitorii au dat numele localităţii Sf. Gheorghe din Delta Dunării, când apare pe Portulanul lui Pietro Vesconte la Veneţia. Autoritatea otomană a provinciei a schimbat numele localităţii în ***Cadârlez*** (denumire românizată în sec. al XIX -lea), ca un corespondent al sărbătorilor primăverii din folclorul turcesc, cunoscut sub numele de ***Hîdîrlez.*** Sărbătoarea se află de mai bine de o sută de ani şi în folclorul dobrogean.

În legătură cu datarea iconiţei de la Capidava problema este mai delicată, deoarece pe un ciob găsit ulterior spargerii lui din platoul original, oricând se putea inciza o imagine.

Excludem orice fel de intervenţie contemporană pe ciobul incizat din următoarele motive :

- Imaginaţia oricărui pictor ulterior nu se putea referi la îmbrăcămintea militarului, din blană, pe care s-o facă să semene cu balna calului. Îmbrăcămintea militarului poate să constitue un model etnografic asupra detaliilor îmbrăcăminții militarilor din Dobrogea;

- Un artist cvasicontemporan ar fi adăugat un detaliu nesemnificativ la îmbrăcăminte, cască, dârlogi suplimentari, scară la şa, pinteni, sau lancea cu un pivot metalic semnificativ;

- Şarpele vânat ar fi fost detaliat încolăcit sau alungit;

- Calul ar fi avut şi alte harnaşamente mai moderne;

Ca urmare:

- Fără să greşim mult în aprecierea datei incizării ciobului, presupunem că iconiţa este antică, originală, şi are sigur un caracter creştin:

- Faţă de reprezentările zoomorfe de pe pereţii ***Bisericuţelor de la***

Murfatlar din sec. IX - XI, unde apar câţiva cai fără harnaşamente, vizibil deformaţi, apreciem că aceştia aparţin unei perioade în care cultura artistică a populaţiei locale a fost viciată de imixtiuni barbare de mai târziu;

- Calitatea artistică a realizării de la Capidava, este o sumă a învăţăturilor antichităţii transmise în epocă prin şcolile de sculptură locale, care au fost ulterior afectate şi deformate de lipsa pregătirii desenatorilor;

Datarea piesei aparţie perioadei de început a creştinismului din Dobrogea, cuprinsă între sec. IV - VII.

Coroborată cu alte reprezentări artistice din regiune, iconiţa aparţine sec. al VI - lea, atunci când creştinismul în Dobrogea a evoluat dintr-o dogmă orientală în certitudine.

Fig. 36. Simbol modern pentru ansamblul cercetărilor arheologice de la Capidava.

VII. PORTUL ANTIC DE LA TOMIS

Suprapunerea umpluturilor Portului Constanţa executate înainte de începerea cercetărilor arheologice moderne, împiedică orice fel de cercetare a vestigiilor antice care s-au aflat în spaţiul cel mai adecvat, cel aflat în golful adăpostit al oraşului la vest de Capul Constanţa.

Orice încercare de a localiza alte amplasamente ale portului antic, pe conturul peninsulei oraşului, la Cazinou sau pe latura de la est din Portul Turistic Tomis, nu are şanse de a localiza un alt amplasament al portului antic; meteorologic, hidrologic şi ingineresc.

În opinia noastră, portul antic a existat în golful oraşului în partea din spre vest la adăpostul peninsulei, aici unde s-a construit şi portul modern.

La început nu a existat o construcţie portuară ci unele mici amenajări primitive, pentru ca navele antice cu pescaj redus să poată pluti în siguranţă.

Ovidius, poetul roman exilat la Tomis în anul 9 d. Chr de către Împăratul Augustus, a aşteptat în zadar pe plajele oraşului, o corabie care să-i aducă iertarea imperială şi să-l readucă la Roma.

Atunci, Ovidius în versurile sale vorbea de ţărmuri fără porturi la Tomis, acolo unde nici o corabie nu-şi poate găsi adăpost. Din scrierile lui **Ovidius** privind locurile cele mai favorabile de la Tomis, după cum le-a descris în poemele sale, aflăm : *Tristele (IV, 4, 58), ... şi tu, corabie care vii în vizită, nu găseşti aici porturi liniştite, ...,* sau mai departe în *T.(III, 12, 37-38), ... Rare ori străbate mările până aici vreun corăbier din Italia, rareori vine el pe aceste ţărmuri lipsite de porturi.* ; atunci când mobilarea golfului natural cu construcţii era inexistentă.

Pe măsură ce oraşul Tomis s-a dezvoltat începând cu secolul al II - lea, pe parcursul mai multor secole (II - VI), s-au construit în timp unele amenajări interioare în golf, printre care diguri de adăpostire a incintei împotriva valurilor propagate din sud şi sud - vest, câteva cheiuri de acostare şi alte dotări portuare; magazii şi depozite, ateliere, puncte de alimentare cu apă, drumuri de acces pentru coborârea de pe faleza înaltă s.a.

După multe secole în anul 1850, atunci când la Constanţa a ajuns agrono-

mul ***Ion Ionescu de la Brad,*** portul Küstendje era înnisipat şi neadăpostit.

Câţiva ani mai târziu, în anul 1855, când a ajuns la Constanţa ***Camille Allard***, aici, în partea de la vest a peninsulei unde a acostat medicul francez, nu se afla nici un port.

Încercăm să facem cuvenita completare a locurilor goale din istoria portului, beneficiind de o suficientă documentaţie asupra oraşului anilor 1855, dar şi anterioară, cercetată în mai multe arhive.

Astfel, vom proceda pas cu pas la o reconstituire a vechilor construcţii portuare, aflate pe platformele de la vest ale golfului oraşului Constanţa, înainte de începerea umpluturilor portului modern.

Hărţile de la Odessa

De fiecare dată de câte ori te uiţi la o hartă veche, te fascinează frumuseţea hărţii şi admiri calitatea desenului în măiestria cartografului. Printre semnele convenţionale folosite, se află de cele mai multe ori secretele hărţilor vechi. De la data întocmirii hărţii, terenul natural s-a modificat prin trecerea timpului sau completat cu alte amenajări ulterioare datei întocmirii planului.

Din aceste motive planurile vechi se mai numesc şi ***Planuri de Situaţie.***

Într-un atlas cu 35 de hărţi publicat la Odessa în mai multe ediţii începând cu anul 1830, intitulat : ***Plans des golfes, baies, ports et rades de la Mer Noire et de la Mer d'Azov,*** al cărui autor a fost ***F.Taitbout de Marigny*** ofiţer topograf francez prezentat în cap. II, se află un număr de şapte planşe care privesc Dobrogea şi oraşul Constanţa.

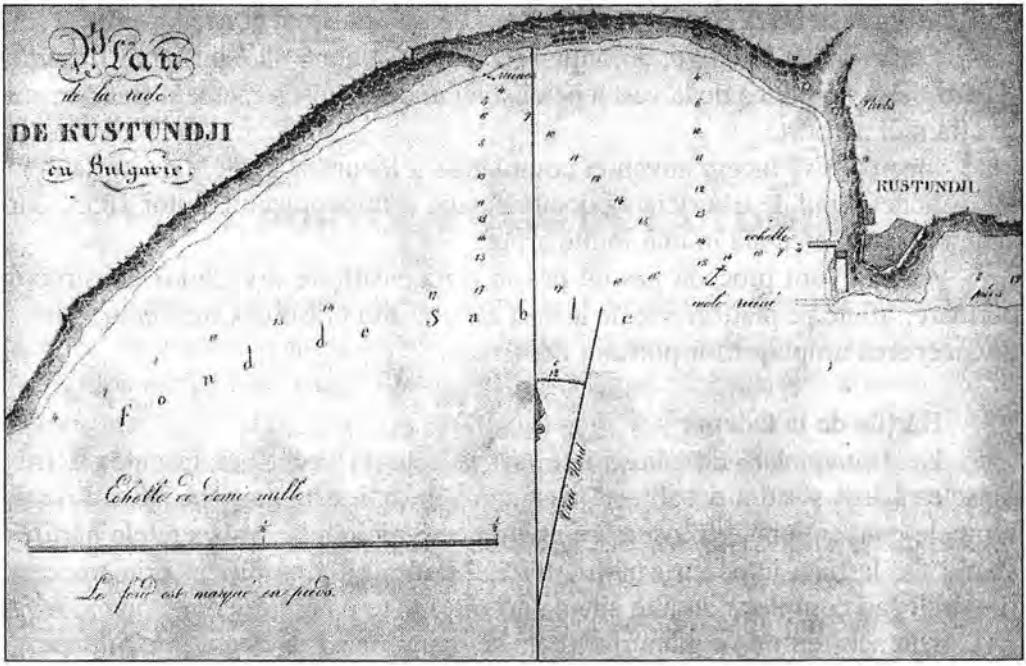
Planşele sunt publicate în capitolul din atlas ***Description topographique et archeologique .***

Dintre acestea, de un mare interes pentru oraşul şi portul Constanţa sunt două, ***Plan de la rade de Kustundji en Bulgarie,*** care a mai fost publicat şi al doilea plan intitulat : ***Black Sea, Kustenjeh Anchorage, From a Russian Plan, 1831,*** inedit în publicistica românească.

În continuare ne vom ocupa de primul plan, semnalând în acelaşi timp că ambele planuri, sunt cele mai vechi hărţi cunoscute ale oraşului Constanţa.

PLANUL RADEI

Planul radei este important pentru subiectul expunerii noastre, deoarece arată desenat prin semne convenţionale, care au fost construcţiile întâlnite de topograf pe conturul golfului, acelea care s-au păstrat din antichitate până la data ridicării în anul 1828. În plus, ne arată care au fost adâncimile naturale din bazinul golfului, împreună cu toate obstacolele subacvatice întâlnite cu ocazia ridicării hidrografice. (v. fig. 37)



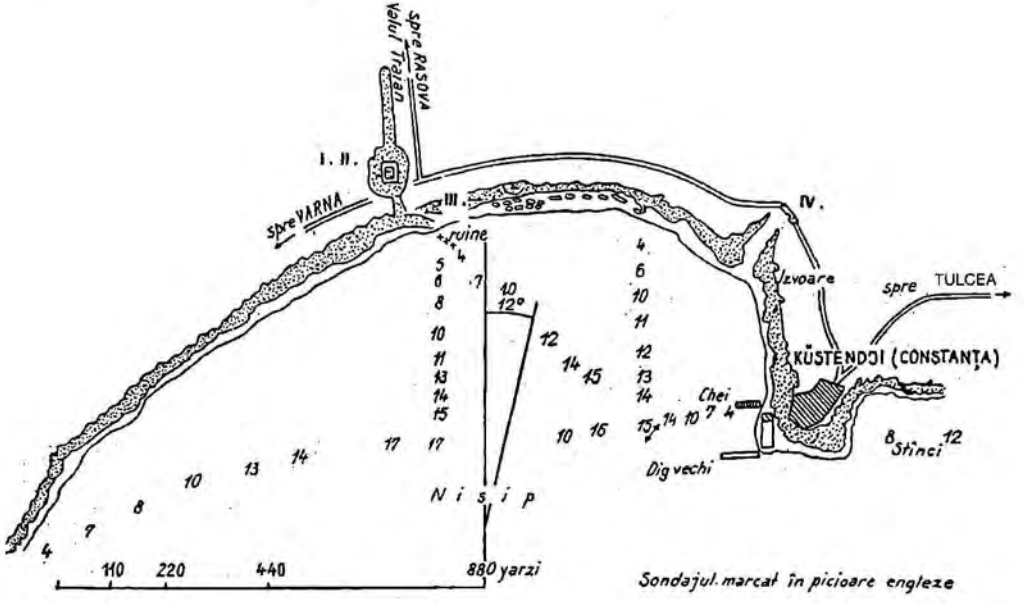


Fig. 37. Planul radei portului Constanţa în anul 1828

Legendă fig. 37

Plan de la rade de Kustundji, litografie 167 x 243 mm de A. Braun, după atlasul *Plan de golfes, baies, port et rades de la Mer Noire et de la Mer d´Azov,* par *F. Taitbout de Marigny, Odessa 1830;* Biblioteca Academiei hărţi II - 146.

Repere : Reperele corespund cu comentariul din text.

- La vest faleza înaltă haşurată era prăbuşită în zona masivului loessoido - argilos; viroaga de la poarta 3 a portului actual de la serpentina actuală de coborâre a drumului pe plaje; punctul ***ruines*** este digul antic denumit pe planuri mai recente ***Cheiul Genovez***;
- în continuare, de la ***turnul de apărare*** se află un grup de patru fundaţii masive pe taluz, pe care le ilustrăm în figurile următoare;
- cu linie punctată spre est se află ***zidul de incintă*** al Tomisului de la baza falezei - o cercetare arheologică din anul 1959 a atestat acest zid drept ***cheiul antic*** (V. Canarache) -; plasarea unui chei de acostare indiferent de ce factură pe o plaje de nisip care a existat în aceleaşi condiţii şi în antichitate, indiferent de nivelul mării de la acea dată face inutilă această construcţie de acostare; Camille Allard a consemnat în scrierile sale existenţa unor construcţii de piatră din plăci fasonate suprapuse, deranjate de valurile mării propagate pe plaje, care le-au scos din profil (după U. de Chausserie consulul, Franţei la Constanţa, 1886), fapt ce atestă zidul de incintă al cetăţii construit la baza taluzului; pe aici se putea pătrunde în cetate pe jos sau călare pe cal; în cel mai fericit caz de acest zid se puteau lega navele, fără ca de aici să se poată opera o activitate portuară;
- o serie de cercuri mici de la baza falezei arată poziţia fântânilor pentru apă potabilă - ***puits*** -, primul puţ fiind folosit ca reper pentru cablul măsurătorii, la capătul unei galerii boltite cu cărămidă - ***Galeria subterană*** -;
- un alt obstacol pe traseu este un şanţ adânc, care a traversat secole de-a rândul Piaţa Ovidiu de azi de la o margine la alta a falezei, în punctul unde se termină zidul de incintă semnalat;
- punctul ***echelle*** a fost principalul punct de acostare al oraşului turcesc;
- reperul ***mole ruiné*** desenat punctat, a fost un dig de apărare distrus de valuri;
- figura dreptunghiulară de la marginea plajei ***Punctul vamal antic;***
- pe faleza înaltă limitele restrânse ale oraşului Kustundji delimitate de zidurile fortificate;

Direcţia lungă a cablului de aproape o milă marină este legată la vest de prezenţa impunătoare atunci a Valului Mare de pământ, care se termina la Constanţa, vizibil în alte ilustraţii. Linia înclinată a cablului corespunde obstacolului subacvatic măsurat pe direcţia ***digului antic.***

Cele două ***diguri antice*** de pe direcţia măsurătorilor erau incidente în mijlocul geometric al fostului bazin porturar, acolo unde se afla ***gura de intrare*** în ***portul antic.***

Ridicarea hidrografică executată prin procedee clasice cu două bărci, prima cea purtătoare de cablu întins pe plutitori între un reper de la uscat şi pe direcţia obstacolului de sub apă; cea de a doua barcă, a sondorului, a urmărit cablul întins şi cu sonda manuală cu greutate la capăt, marcată în unităţi de lungime precise, a transmis celui care nota cotele şi alte repere, adâncimile măsurate şi natura fundului simţită la mână.

Ridicarea hidrografică făcută pe patru direcţii ale cablului, a fost racordată la reperele sigure constatate pe teren la acea dată în unităţi de măsură englezeşti,

mile marine (1852 m) şi picioare (0,304 m), care sunt şi pe scara planului. Declinaţia magnetică de 12° corespunde în tabele speciale cu anul 1828.

Traseul digurilor antice

Cele trei direcţii ale cablului întins, au respectat traseul de sub apă al obstacolelor întâlnite, obstacole care de regulă împiedicau navigaţia sau accesul liber al navelor.

Într-un golf adăpostit de peninsula oraşului cu fundul mării nisipos, singurele obstacole de navigaţie în adâncimea redusă a golfului de până la 15 - 17 picioare (4,50 - 5 m), nu puteau să fie decât diguri din piatră construite liniar.

Când au fost construite ?

Le apreciem prin eliminare.

În vremea lui Ovidius digurile nu existau.

În vremea năvălirilor barbare petrecută în Dobrogea între sec. VIII - X, nu s-au construit. Atunci mai mult s-a distrus vechea civilizaţie de la Tomis.

Mai târziu în vremea stăpânirii împăraţilor Bizantini populaţia oraşului era foarte redusă numeric şi chiar dacă interesele imperiului de la Constantinopole erau de a importa cât mai multe produse agricole din regiune, absenţa unor referiri speciale în documentele numeroase publicate de specialişti, ne fac să ne îndoim de interesul asupra unor construcţii portuare la Tomis. La fel, în contabilitatea riguroasă ţinută de capitala Imperiului Bizantin, asupra cheltuielilor făcute de cancelarie, nu se fac referiri speciale la acest capitol.

Venirea în Marea Neagră a negutătorilor venceieni şi genovezi între sec. XIV - XV, s-a axat mai mult pe interesul negutătorilor asupra Dunării, de la Cetatea Albă şi Chilia Nouă, până la Galaţi.

Cercetările istoricilor asupra acestei perioade publicate în două studii într-un anuar de la Tulcea, Peuce, confirmă supoziţia noastră. Pentru majoritatea porturilor de pe Dunăre, s-au elaborat regulamente de navigaţie şi de taxe vamale asupra mărfurilor importate sau exportate. Între aceste regulamente referirile la Constanţa sunt lapidare.

În vremea ocupaţiei otomane asupra Dobrogei dintre sec. XV - XIX nici atât.

Prin eliminarea sumară a perioadelor istorice petrecute la Tomis vreme de aproape două milenii, a rămas perioada stăpânirii romane asupra Dobrogei şi Tomisului, din epoca de maximă înflorire a cetăţii dintre sec. II - IV.

Mai târziu, în secolul al VII - lea, Împăratul Justinian a alocat însemnate

fonduri pentru reconstrucția cetăților dobrogene și a Tomisului, precizate de Procopius din Cesareea în opera sa *De aedificia*, dar este puțin probabil ca banii acordați pentru refacerea cetății în perioada domniei împăratului, să fi fost folosită la construcția portului. Poate doar la unele reperații.

Rămâne sigur perioada cuprinsă între sec. II - IV, în vremea de stabilitate politică și economică a Imperiului Roman, *pax romana*, care s-a răsfrânt și în cetatea Tomis.

În mijlocul acestei perioade la Tomis s-au construit cele mai importante monumente dintre care amintim Edificiul Roman cu Mozaic, aflat azi în atenția localnicilor și a turiștilor.

Atunci, mai aproape de realitate, între sec. III - IV s-a construit Portul antic de la Tomis.

Digurile de adăpostire, cheiurile, magaziile, dotările pentru apă potabilă necesară navelor, drumurile de acces și alte obiective desenate pe **Planul Radei**.

Vechi amenajări portuare la Constanța

a) Digul chei de acostare (Cheiul Genovez)

De la vest spre est, pe conturul falezei golfului foarte abruptă, întâlnim o formă de relief conturată ca o viroagă adâncă, în punctul notat ***ruines***.

În vara anului 1855, dr. Camile Allard medicul misiunii militare franceze staționate la Constanța, a vizitat aceste ruine și le-a desenat împreună cu alte detalii ale golfului natural. În lucrarea publicată la Paris în mai multe ediții, le-a descris, după care putem să înțelegem care au fost reperele orașului întâlnite de medic și însoțitorii săi.

Constatăm că în punctul cu ruine de la actuala poartă 3 a portului, a existat un dig rudimentar folosit ca punct de acostare de corăbiile vremii la școndru. Construit din piatră și protejat cu blocuri de piatră naturală împotriva valurilor incidente din sud, digul a avansat în mare pe direcția traseului înclinat al digului antic.

Pe traseul cablului cu care s-a făcut ridicarea, cotele fundului sunt mai rare și mai neuniforme în lungime pe cablu decât pe celelalte trasee normale pe plaje, fiindcă barca din care s-a efectuat măsurătoarea, nu s-a putut apropia de cablul întins, din cauza obstacolelor (blocurilor de piatră) de pe fundul mării.

Este lungimea și direcția pe care s-a aflat digul de apărare al portului antic.

Constructiv, acest dig construit cu o secțiune trapezoidală din piatră naturală, avea la coronament o lățime minimă de 4 - 5 m; ca în desenul lui Allard lățimea necesară pentru rezistența secțiunii digului la valurile de furtună pentru

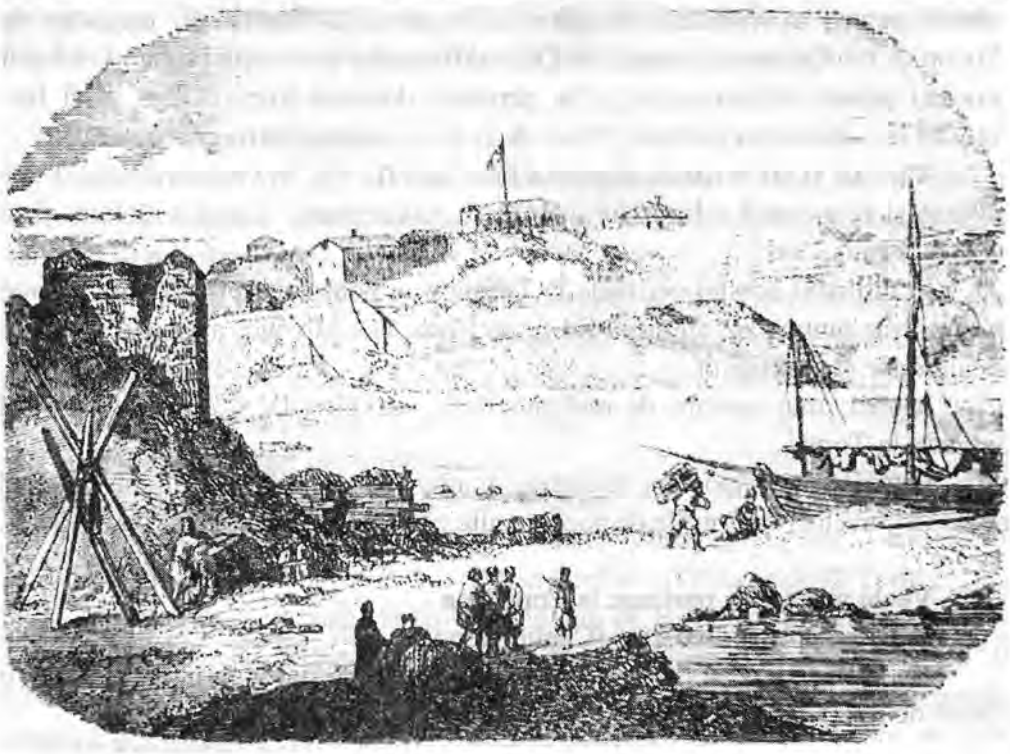


Fig. 38. Portul Constanţa în anul 1855 după Camille Allard

Ilustraţia lui C. Allard prinsă din poziţia de la baza viroagei de la poarta 3, trebuie analizată în continuarea fig. 37. Corabia acostată la digul cunoscut ulterior drept **Cheiul Genovez**; în stânga ***turnul de apărare*** şi în fundal clădirile oraşului cu drumul franţizesc de pe coastă; la baza drumului cele două fântâni cu cumpănă de la marginea şanţului din centrul oraşului - ***puits*** -; la baza turnului se află două blocuri din beton turante în cofraje cu mortar de var şi nisip; blocurile cu ancore metalice (probabil plumb) de racordare între ele, urmau să se monteze într-un chei cu parament vertical ce trebuia să se construiască în lungul digului ruinat; în stânga imaginii macaraua de manipulare şi de montare a blocurilor.

adâncimea de 5 m, măsurată la mijlocul golfului.

Prisma trapezoidală trebuia să fie protejată cu o carapace din blocuri mari de piatră, care să reziste la impactul valurilor exterioare şi să lucreze ca filtru invers în secţiune, pentru evitarea spălării miezului digului, la retragerea valurilor.

Volumul teoretic al digului construit pe o lungime de cca 500 m la o înălţime de maxim 7 m a prismei, a fost de 20.000 mc de piatră în miez, adică aproape 50.000 tone puse în lucrarea definitivă.

Digul raportat la corabia din figura lui Allard, avea în 1855 o platformă la

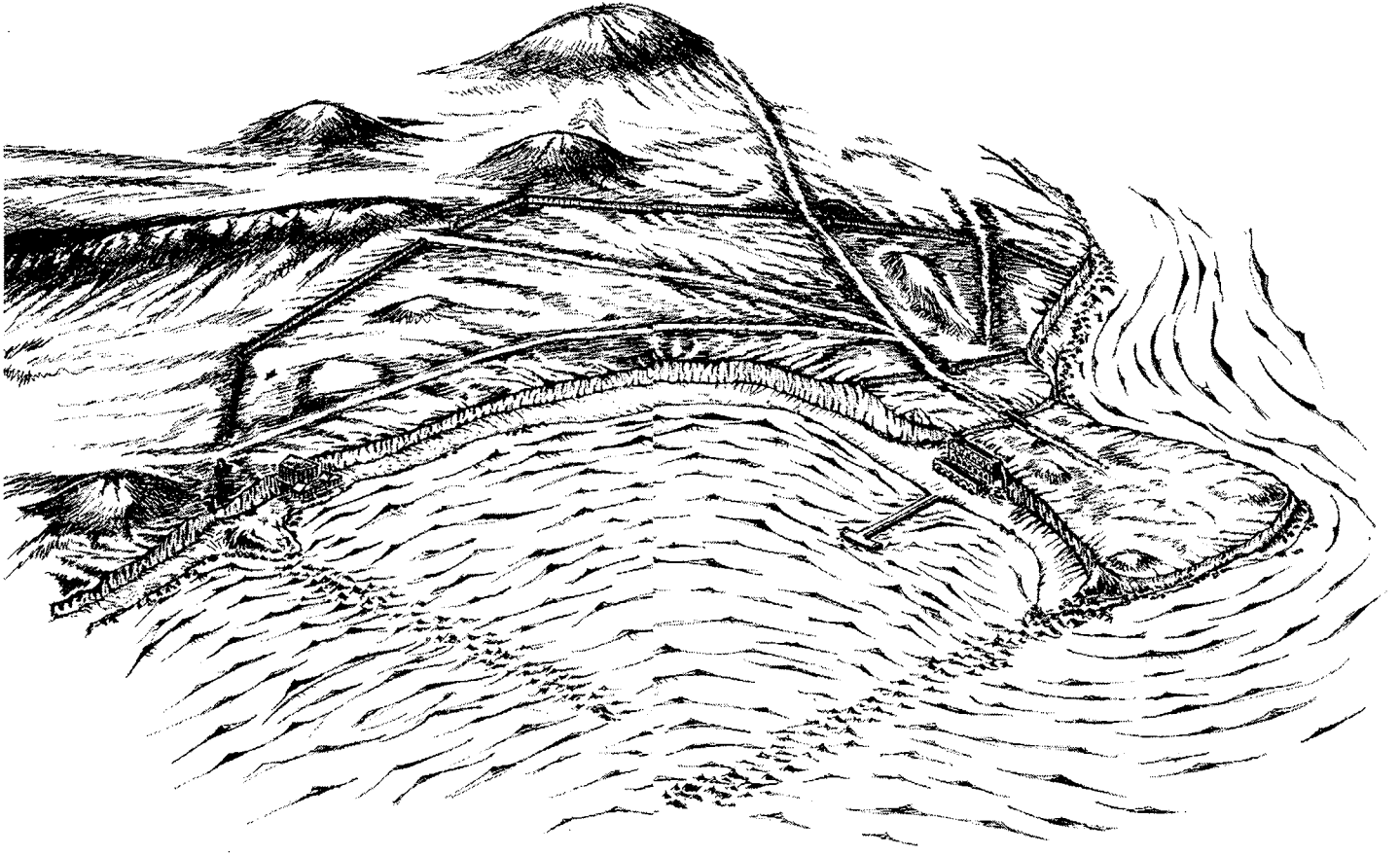


Fig. 39 . Oraşul şi Portul antic de la Tomis între seolele III - IV

Încercare de reconstituire a oraşului şi portului antic de la Tomis, pe baza documentelor topografice şi a informaţiilor extrase din cercetările arheologice, precum şi a ilustraţiilor oraşului datorate călătorilor străini, care au vizitat oraşul Constanţa în secolul al XIX - lea. Comentariile în textul capitolului.

1-1,50 m peste nivelul mării. În antichitate a fost ceva mai înalt pentru ca valurile să nu-l deverseze, dar a fost spălat de mare și distrus pe toată lungimea sa.

Cu mijloacele de transport din perioadă care ori căruțe tractate de animale, numai o mare putere economică cum a fost administrația de la Tomis, era capabilă să facă o asemenea investiție de apărare portuară.

Piatra de construcție a fost aceea extrasă din acumulările de blocuri naturale de la baza falezei de est a orașului, după cum ne asigură arheologul **Adrian Rădulescu**, fostul director al Muzeului de Arheologie din Constanța. Traseul digului ales înclinat nu s-a făcut la întâmplare. Un astfel de dig nu se putea construi în câțiva ani. Nu se cunoșteau datele meteorologice în legătură cu spectrul de valuri propagate în bazinul golfului, toate datele tehnice rezultând după ani de experimentări și observații. La început s-a ales locul și o direcție oarecare care după câteva furtuni locale au dat o supralărgire a rădăcinii digului. După aceia, pe măsura observațiilor constructorilor digul se prelungea pe direcția cea mai bună.

Apreciem că portul a fost construit în câteva decenii, începând cu prima jumătate a sec. al III - lea, pentru ca digul apoi să fie prelungit la final și terminat la începutul sec. al IV - lea.

La capătul digurilor s-a lăsat un gol mai mare pentru poarta de intrare în port, în locul de incidență cu direcția digului ce venea din spre călcâiul peninsulei orașului.

Denumirea de ***Chei Genovez*** întâlnită pe planul stradal al orașului, este preluată din expresia turcească ***Geneviz Calée,*** expresie comentată de noi în cap. III.

La coronament, digul a fost finisat și protejat cu un sparge val ornat cu statui.

În anul 1886, U. de Chausserie în raportul său citat, vorbește de o statuie care reprezenta un corp uman fără cap, de dimensiuni mari, aproximativ 800 kg greutate, care se afla sub apă la o mică distanță de țărm. Această informație ne întărește convingerea că digul a existat și în timp a fost distrus de energia valurilor.

La acest dig de protecție construit și ca un chei de acostare în același timp pe partea de la interiorul bazinului, se putea acosta la școndru cu schela adecvată, așa cum se prezintă imaginea din desenul lui Allard.

Constantia sau Constantiana

Poziția excentrică a Cheiului Genovez (vom păstra denumirea intrată în

tradiție) față de centrul urban al orașului antic aflat la capătul peninsulei tomitane, a avut drept scop separarea activității portuare de oraș. Ea poate să fie pusă și în legătură cu existența a două administrații în cetate, cea greacă atestată arheologic în peninsula orașului Tomis și cea romană plasată aici la rădăcina digului de apărare.

Radu Vulpe, marele arheolog român care a definit în câteva din studiile sale publicate civilizația romană din Dobrogea, a atestat existența celor două administrații grecești din peninsula Tomis și cea romană din ***Constantia, Constantiana***, fără să le localizeze precis pe planul orașului zona.

La rădăcina digului supranumit Cheiul Genovez s-au aflat pe faleza superioară unele mari construcții ale orașului, care au rezistat trecerii timpului până la începutul secolului XX, când, ca urmare a construcțiilor din portul modern ele au dispărut.

Presupunerea noastră este că sediul și administrația orașului roman ***Constantiana***, de unde se trage denumirea orașului ***Constanța,*** s-a aflat în jurul acestor mari construcții de factură romană cel puțin prin dimensiuni, în punctul de azi situat la poarta 3 a portului. Administrația romană a ocupat platforma de sus a orașului actual, aflată la adăpostul zidurilor de incintă romane, situate azi pe bd. Ferdinand.

Încercăm pe această cale să restabilim unele repere, de care cercetarea arheologică viitoare să se poată racorda.

Atelierul antic de prelucrare a marmurei

Cercetările arheologice din anul 1958 în excavații adânci ocazionate de unele construcții portuare, până la baza falezei de la poarta 3 a portului, au scos la iveală un mare atelier de prelucrare a marmurei prin stratul gros de spărturi și cioburi rezultate din cioplirea pieselor arhitectonice descoperite în oraș.

La începutul secolului XX când umpluturile nu începuseră să se execute, arheologi de renume ai istoriei dobrogene, Gr. Tocilescu, Vasile Pârvan sau Oreste Tafrali, au consemnat în notele și publicațiile lor existența acestui atelier.

Atunci prin eforturile lor, cea mai mare parte a acestor piese a fost ridicată de Primăria orașului, unele dintre ele depozitate la Muzeul de atunci de sub arcadele clădirii Primăriei din Piața Ovidiu, unele care se află azi în parcul arheologic al orașului, altele, documente importante cu inscripții sau obiecte de artă romană, au fort trimise la București la Muzeul Național de Antichități, al cărui director era Gr. Tocilescu.

Piesele antice prelucrate se aflau doborâte la pământ, de barbarii care au

devastat locul, unele dintre ele neterminate, așa cum ne sunt semnalate de vizitatorii orașului din sec. al XIX - lea. Cele neterminate zăceau pe un strat gros de așchii și resturi de marmură.

Probabil un eveniment de răscruce din viața cetății tomitane, a pus capăt la un moment dat activității de prelucrare, fără ca ulterior piesele să mai fie terminate vreodată.

Monumentele din marmură ridicate, sunt catalogate pe tipuri de arheologi.

Dezvoltarea sculpturii locale presupunea antrenarea unui mare număr de arhitecți, constructori, artiști și pietrari talentați, precum și a unui număr mare de lucrători folosiți la manipularea, transportul și amplasarea acestor piese în monumentul care le era destinat.

Aici a fost prelucrat bazorelieful montat pe Farul Genovez.

Templul antic.

Imaginea ansamblului construcțiilor romane de la poarta 3 ne arată treptele unui mare templu construit din marmură, anterior construirii portului.

Este punctul de unde s-a ridicat un monument votiv din marmură cu inscripție și expediat în Franța. Identificarea monumentului am făcut-o după textul inscripției notate de C. Allard în cartea sa, editat mai târziu de Gr. Tocilescu împreună cu comentariile specialiștilor epigrafiști și cu localizarea ei în Franța, în volumul inscripțiile descoperite la Constanța. (ISM. 153).

Inscripția de pe monumentul ridicat în sec. II, din timpurile lui Antoninus Pius și Marcus Aurelius, ne ajută să localizăm și să datăm un templu dedicat, probabil, lui ***Sarapis.*** Comentariile specialiștilor referitoare la monumentul cu inscripție arată încă o dată în plus, dacă mai era necesar, legăturile tomitanilor romani din sec. II cu Orientul, locul de origine din Siria de la Neapolis al celor care au ridicat templul sau prin tradiție locală, din Egipt de la Alexandria, a celora care fondaseră mai înainte la Tomis ***Casa Alexandrinilor.***

Cele șapte trepte din piatră de calcar mărginite de ancadramente fasonate și ziduri groase bine conturate, sunt semnalate pe un plan al orașului în anul 1893 de Pamfil Polonic.

O serie de fotografii datând din anul 1914 sunt publicate de Oreste Tafrali. Planul templului cu măsurători la scară și cu unele detalii, sunt descrise de Al Teodorof inginer din port.

În acest punct au fost descoperite arhitravele din marmură cu inscripție dedicate lui ***Falco*** guvernnatorul provinciei din vremea lui Traian. De numele acestui personaj sunt legate și alte inscripții pe monumente, dintre care un drum

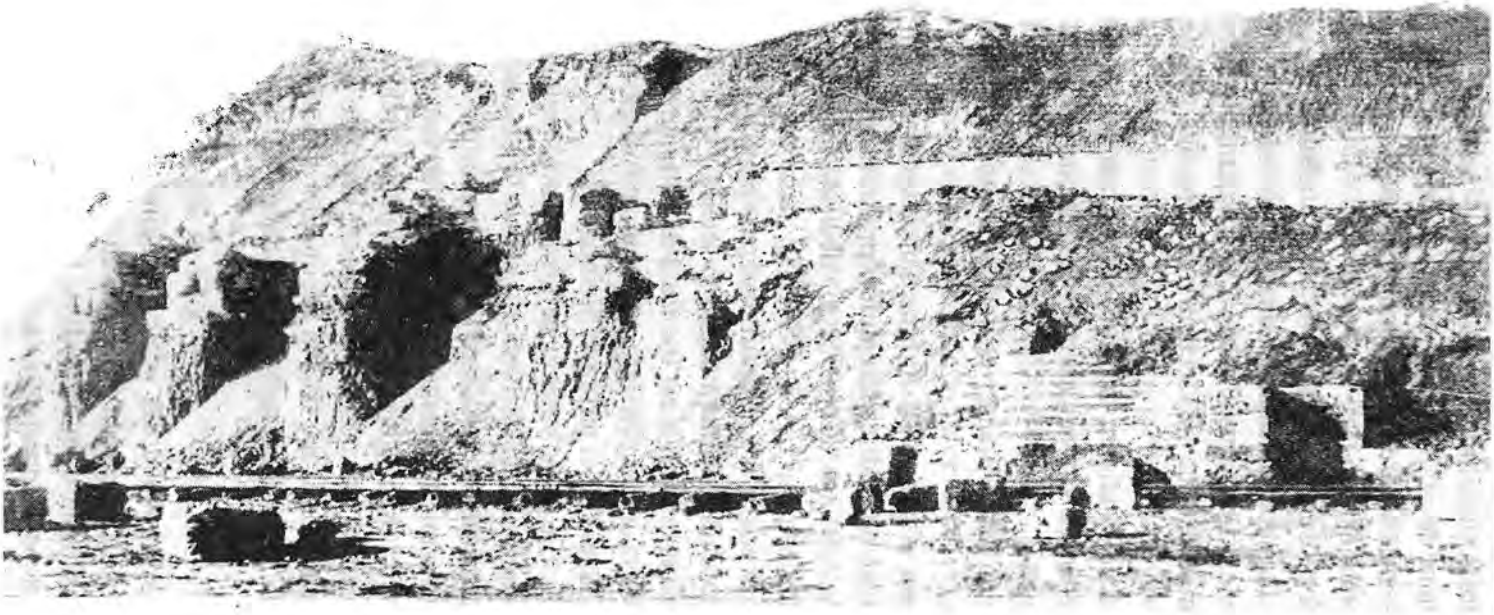


Fig. 40. Ansamblul fostelor construcţii antice de la poarta 3

Imagine din anul 1898 rezultată din colajul a două fotografii din colecţia Muzeului de Arheologie, prinse din aceiaşi locaţie. Se văd :
- cele patru fundaţii ale zidului de sprijin care au susţinut drumul roman spre Mangalia;
- cele şapte trepte ale templului antic împreună cu zidurile antice adosate;
- o serie de piese prelucrate în atelierul de sculptură aflat în acest punct, sunt împrăştiate pe platforma plajei;
- pe coastă, urcă înclinat zidul de incintă al cetăţii ce porneşte de la turnul de apărare, demolat între timp;

Liniile ferate de jos şi de sus aparţin şantierului construcţiei portului.

roman îndreptat spre vest spre Axiopolis. (vezi fig. 4)

În cadrul unui monument de arhitectură antică lungimea arhitravei prin dimensiunea ei ne sugerează, deschiderea dintre două coloane proporţională cu înălţimea coloanelor şi a monumentului.

O deschidere măsurată de editori de 7,50 m, cât are arhitrava lui Falco între două coloane, nu este la îndemâna nici a construcţiilor moderne. La fel înălţimea coloanelor, care puteau depăşi uşor 4 - 5 m. La volumul acestei arhitrave în greutate de 8 tone, manipularea se făcea cu mare greutate şi grije pentru a nu se frânge.

În acelaş timp trebue să ne gândim şi la corabia care a adus obiectul nefinisat la Tomis din Orient, de unde, s-au adus toate blocurile de marmură nefinisate descoperite la Constanţa.

Informaţiile publicate de editorii inscripţiilor amintesc că templul era neterminat.

Lângă el s-au descoperit şi alte piese finisate sau neterminate din marmură, care urmau să fie montate pe clădirea templului, printrea care o altă arhitravă din marmură, lungă de 3,50 x 0,82 x 0,32 m, dedicată lui M. Servilius Fabianus alt guvernator succesor al lui Falco, (ISM.65), descoperită în acelaş loc în dreptul silozurilor (tot la poarta 3 a portului deoarece până la silozuri era marea s.n.), alături de alte piese din marmură datate în sec. II.

Majoritatea pieselor descoperite în acest loc fiind din marmură, datate în sec. al II - lea, ne îndreptăţeşte să credem că întregul templu a fost din marmură. Este posibil ca acest templu să nu fi fost terminat niciodată.

Desenul lui C. Allard din fig. 38 ne sugerează în zilele noastre cu ce instalaţie de ridicare se puteau manipula aceste blocuri masive la descărcarea din nave, la deplasarea lor din atelierul de prelucrare şi la montare.

Cei trei buşteni groşi din lemn din stânga figurii asamblaţi într-un trepied, foloseau acea bigă mobilă cu rol de pârghie, la ridicarea piesei grele din corabie şi la manipularea prin deplasări succesive, până la atelierul de prelucrare. Apoi şi la ridicarea cu ajutorul unor calaje fixe în capul celor două coloane.

Totul era o problemă de mecanică simplă, ca în schiţele lui Vitruvius.

Turnul de apărare

Turnul de înălţime impresionantă din stânga imaginii din figura lui C. Allard, trebuie pus în legatură cu sistemul de apărare cu ziduri de incintă de la Tomis. Mai mult, întregul ansamblu de fortificaţii de la *serpentină* (denumirea drumului de coborâre în port pe la poarta 3), a fost tratat cu mare grijă de

apărătorii Tomisului. Aici era un punct vulnerabil din sistemul de apărare al cetății, prin care se putea invada destul de ușor cetatea pe jos sau călare.

Zidul de incintă roman construit pentru apărarea cetății Constantiana și Tomis, se termina la vest cu acest turn. Lângă acest turn se afla garnizoana militarilor care păzeau intrarea în cetate.

Pe aici, pe lângă turnul de apărare aflat la baza falezei și pe sus la cota înaltă a malului abrupt s-a construit o poartă a cetății romane, care trebuia să lege Tomisul cu sudul provinciei spre Callatis. Poarta Mangalia.

Pentru construirea drumului de ieșire din cetate pe marginea falezei în continuă alunecare, în locul îngust rezultat din poziția locului, s-a executat o construcție de consolidare masivă, care a fost un zid de sprijin. Consolidarea malului din loess aflat în atenția inginerilor cetății, a trebuit făcută cu zidul de sprijin al drumului de ieșire aproape în consola falezei.

Cele patru coloane vizibile în fotografia zonei, aflate la distanțe egale stabilite de prescripții precise din masivele loessoide preluate de la ***Vitruvius,*** au rezistat vremurilor mai mult decât alte construcții arhitectonice.

Sub aceste ziduri de sprijin a fost amenajat corpul de gardă al militarilor de pază.

Turnul de apărare a fost distrus din antichitate de mai multe ori, refacerile succesive fiind făcute cu pietre scoase din dărâmăturile cetății, printre care s-a aflat și un monument funerar cu un bazorelief al unei femei, datat în secolul al III - lea, extras din zid și dus la București la MNA împreună cu celelate piese de marmură.

Cu puțină bunăvoință se poate observa pe taluzul malului de deasupra turnului, mai mult în clișeul original aflat în fototeca muzeului, zidul de incintă al cetății Constantiana construit începând cu sfârșitul sec. al II - lea.

Desăvârșirea traseului zidului cetății în lungul bd. Ferdinand, cel care refăcut se vede în zilele noastre, a continuat pe parcursul sec. al III - lea.

Toate aceste construcții antice au fost acoperite de lucrările de sistematizare ale falezei portuare între 1908 - 1914 și de umpluturile pentru platformele portului, foarte puține detalii fiind prezente azi pe faleza portului.

Fântâna cu apă de băut

Într-o fotografie mai veche publicată de Vasile Pârvan în *Zidul cetății Tomi,* se observă în zona de la poarta 3, capătul unei galerii boltite construită cu cărămidă romană, ce comunică într-un bazin de apă acoperit cu capac de piatră, pe care este fotografiat chiar marele savant.

Este vorba despre capătul de la vest al Galeriei Subterane de la Tomis. Despre galeria subterană şi modul cum apa ajungea în acest punct, vom vorbi în paragraful referitor la **Galeria Subterană**, temă pe care o vom aborda într-o lucrare viitoare.

Este punctul de unde se aprovizionau corăbiile acostate la Cheiul Genovez, cu apă potabilă înainte de plecarea în marş.

Edilii oraşului antic au realizat marea galerie, pentru a asigura apa necesară în punctul principal de apărare al cetăţii.

Pe traseul curburii golfului s-a mai construit un puţ de apă, marcat cu un cerc, care înţepa de la baza falezei galeria subterană, în locul de azi de la Poarta 2. Această fântână trebuie pusă în legătură cu alt puţ de apă antică (H=peste 26 m), descoperit recent şi în curs de amenajare în faţa noii clădiri a Tribunalului oraşului.

Debarcaderul numit *echelle*. Jetty.

Expresia în limba franceză pe lângă înţelesul de *schelă de acostare,* mai are şi sensul de *comptoar comercial stabilit începând cu sec. al XVI-lea de către ţările creştine în ţările islamice.*

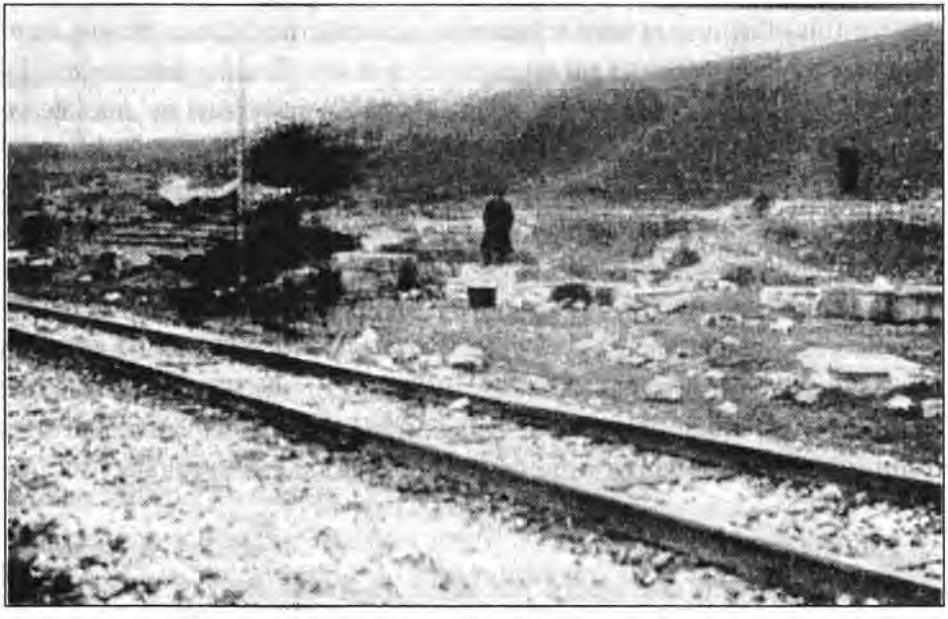


Fig. 41. Capătul Galeriei subterane de la Tomis

Pe capacul din piatră al fântânii de la capătul boltit al Galeriei Subterane se află fotografiat marele istoric Vasile Pârvan; în dreapta la baza falezei galeria boltită cu cărămidă romană.

Aici a acostat cronicarul turc **Evlia Celebi** in 1651, când a venit la Kustendje, atunci când a consemnat : *....lângă schelă se află o geamie*; aici a acostat **H.C. Andersen** in 1840, când a sosit la Constanţa de la Constantinopole in drum spre Danemarca : *... am coborât pe o coloană de granit roşu trântită pe mal* (probabil este coloana care constituie stâlpul central al Farului Genovez) ; aici a coborât **C. Allard** prima oara când a sosit la Constanţa : ..... *goeleta Army and Navy se profila în soarele ce apunea.*

Debarcaderul care a exisat la o adâncime de 7 picioare, denumit Jetty în Planul Radei, ne poate sugera existenţa în timpuri mai vechi a unei construcţii asemănătoare.

Având în vedere măreţia ***Edificiului Roman cu Mozaic***, credem că punctul Jetty este o construcţie ulterioară edificiului, fără nici o legătură cu acest mare monument de arhitectură.

Digul principal. Gura de intrare în portul antic.

La capătul sudic al călcâiului peninsulei din Planul Radei, este desenat punctat un început de dig de protecţie de grosime mai mare, care la scara planului are o lungime de 80-90m. Este vorba de digul denumit ***Ancient Pier Ruined.***

Fiind desenat punctat ne sugerează faptul că la data ridicării hidrografice, era distrus şi acoperit de apă. Digul submers este continuat ca un obstacol submarin în prelungire, pe direcţia traseului cablului măsurătorii hidrografice, care închide curbura golfului. Obstacolul se continuă până la gura de intrare în portul, antic sugerată de obstacole în intervalul dintre măsurători, dig de protecţie care acoperă digul Cheiului Genovez.

Digul principal a fost construit pe toată lungimea sa, cu rolul de a adăposti tot cea ce urma să se facă in interiorul golfului pe conturul plajei. La capătul lui s-a lăsat pasajul de trecere prin gura de intrare în port, largă de cca 200 m, prin care valurile să nu se propage spre digul de apărare de la vest, de la poarta 3 spre debarcaderele din port Jetty şi astfel ca valurile să nu pivoteze spre alte amenajări portuare de la rădăcina digului principal.

Azi digul submers, se află sub umpluturile de la poarta 1. Traseul lui se găseşte chiar sub drumul actual de intrare in port pe la poarta 1 şi merge paralel cu clădirea monumentală a Navlomarului spre Gara Maritimă, la adâncimi de sub umpluturi ce depăşesc 2,0 m.

Acum 30 de ani (1975), când s-a montat o conductă mare de apă pentru alimentarea portului paralelă cu drumul de centură din beton al portului, am

întâlnit în săpătură pe traseul digului submersat de la poarta 1, blocuri mari de piatră relativ fasonate.

Avem ferma convingere că aceste blocuri au făcut parte din digul antic.

Bazinul de apă de la poarta 1

În campania de săpături arheologice din anul 1961, arheologul V. Barbu a descoperit la câţiva metri nord de digul principal, sub actualul gard de incintă al portului şi sub drumul de centură din beton, un bazin de formă rectangulară.

Bazinul aflat la o adâncime de 2,10 m sub nivelul şoselei, are o lungime de 6,65 m la interior. Bazinul era sclivisit cu o tencuială de culoare roşu alburiu pe pereţi, mai deschisă la culoare decât cea de pe fund. Pereţii bazinului sunt consolidaţi în exterior cu anrocamente din piatră aranjate special, cu o grosime de 0,80 m.

Probabil că bazinul avea rolul de a înmagazina apa provenită gravitaţional, din galeria subterană, aflată mai la nord, chiar sub clădirea Edificiului cu Mozaic. Cotele de nivel corespund.

O însemnată construcţie antică în port

La rădăcina digului principal de protecţie din Planul Radei, este desenată o construcţie de formă rectangulară. Lăţimea precisă a clădirii nu s-a putut măsura. Zidurile vizibile azi într-o alveolă arheologică deschisă, au peste 2 m grosime. Zidul format din două rânduri de cărămidă romană târzie de dimensiuni 58 x 58 x 9 cm, este consolidat la exterior cu zidărie de piatră cu mortar roz.

Clădirea a fost construită cel mai târziu în sec. IV, deoarece din cercetarea făcută de arheologul Gh. Poenaru Bordea, a rezultat şi o altă construcţie suprapusă imensei clădiri, cea a unei bazilici datate în sec. V - VI d. Chr. O astfel de construcţie masivă nu se demola cu orice preţ. Ea a fost distrusă mai întâi, permiţând după aceia să se construiască bazilica.

În condiţiile în care administraţia cetăţii Tomis a fost inclusă în sec. al II - lea, unor organizaţii mai vechi cum au fost ***portorium ripae Thraciae*** *sau* după aceia sub denumirea de ***publicum portorium Illyrici utriusque et ripae Thraciae***, a fost nevoie de construirea unor clădiri adecvate acestor organizaţii.

Probabil că în această mare construcţie a fost cantonată comenduirea portului, vama şi depozitele necesare armării navelor, cu parâme, ancore, pânze de velă, etc.

Edificiul termal de la Tomis.

In imediata apropiere este descoperit un ansamblu arhitectonic al unui edificiu termal, a cărui destinaţie nu este pe deplin lămurită.

O mare clădire acoperită cu bolţi transversale pe deschiderea de 9 m a

construcţiei, bolţi descărcătoare de cărămidă romană montate în cheie de boltă pe lăţimea clădirii, cu pereţii placaţi cu marmură, nu putea să fie o construcţie oarecare. Clădirea este cunoscută ca edificiu termal datorită focarului şi a orificiilor de pătrundere a aerului cald în interiorul clădirii.

Avem certitudinea că ne aflăm în faţa unei construcţii antice de cea mai mare importanţă pentru oraş şi pentru portul de la Tomis, care nu are nici o legătură cu atributele care i-au fost conferite succesiv în graba unor supoziţii. Spălătorie pentru vele de corabie, baie publică.

Construcţia lungă de 15 m a fost dotată cu instalaţie de recirculare a aerului cald (aeroterme cu circulaţie naturală) în condiţiile iernilor grele şi lungi de la Tomis.

Aerul cald se prepara prin contact între cazanul central din aramă unde se încălzea apa de recirculare şi se distribuia prin sistemul serpentinelor din canalele înzidite. Canalele aflate pe două rânduri, puteau să recircule aerul de la interior prin şibăre ce curent de aer, aflate la capătul canalelor.

O cercetare arheologică tehnică competentă înainte de prăbuşirea zidurilor expuse 40 de ani, poate să identifice aceste serpentine pe lungimea de 8 - 10 m a canalelor din zid, de o parte sau de alta a focarului central.

Sistemul funcţiona prin diferenţa de temperatură dintre apa din cazan şi circuitul închis al canalelor de întoarcere. Există şi metode nedistructive de detectare a metalelor a tuburilor înglobate din zidărie.

O inscripţie păstrată pe un buiandrug, adăugat deliberat de eroarea constructorilor, poartă un nume special marinăresc. Este vorba de numele ***Lentiaron,*** cuvânt grecesc care într-o traducere liberă făcută de epigrafişti, poate să însemne o spălătorie de pânze de corabie. Probabil este o grindă recuperată de la o altă construcţie anterioară, refolosită la acest monument.

Credem cu prisosinţă că edificiul a fost destinat **Adminstraţiei cetăţii. Primăriei.**

În paralel cu suprafaţa de 2000 mp a mozaicului din Edificiul aflat 300 m mai la nord, util şi folosit mai mult vara în timpul în care la Tomis soseau armatorii şi negustorii interesaţi, iarna, atunci când sufla vântul pătrunzător pe terasele portului, aici la adăpostul falezei înalte sub care este construit, se adunau la căldura degajată de aerotermele antice, locuitorii de vază ai oraşului.

Lemnul ars în focarul din interior era importat cu vapoarele, ca întotdeauna după aceia la Tomis. Aici focul nu se oprea niciodată iarna.

Altfel zidurile placate cu marmură pe pereţi şi pe pardoseală, deveneau de nelocuit. Deasupra lor, cele şase arcade câte are clădirea puteau să fie acoperite de zăpadă tot timpul anului. Dedesupt, sub pardoseală, un canal de evacuare asigura scurgerea apelor provenite din ploi sau din topirea zăpezilor. Eventual golirea instalaţiei termice.

Problema cea mai dedicată în legătură cu monumentul actual este aceia că de peste patruzeci de ani, aceste ziduri sunt expuse intemperiilor, fără să se găsească niciodată fonduri pentru restaurarea monumentului. Marmura pereţilor se află în depozite, dar cărămizile nu pot rezista la infinit.

Despre portul antic de la Tomis

La Constanţa, a existat un port atestat prin inscripţii şi alte sugestii documentare, semnalat de majoritatea cercetătorilor.

Portul de la Tomis, este o construcţie ulterioară călătoriei lui Arrian prin Marea Neagră din anul 136, la ordinul dat de împăratul Hadrian, deoarece portul Tomis nu este pomenit în raportul călătoriei sale adresat împăratului. Nu pomeneşte de Tomis ca loc bun de ancorat.

Faptul confirmă supoziţia noastră, că execuţia digurilor la Tomis s-a început în prima jumătate a sec. al III - lea.

Totuşi, interpretarea lui Arrian referitoare la punctele bune de acostat, o privim cu rezervă, deoarece dacă la Tomis în golful natural al cetăţii nu a găsit un port favorabil, poate din cauza furtunilor de vară care bat din sud, era imposibil ca la Bizone (Cavarna, Capul Caliacra), să nu fi găsit un loc de ancorare pe care să-l menţioneze în periplul său; ştiut fiind că şi în zilele noastre golful natural de la Caliacra, este un punct tradiţional de refugiu pe coasta vestică a Mării Negre.

Un port nu inseamna numai construcţia în sine, diguri, cheiuri, magazii.

Izvoarele scrise despre o construcţie portuară la Tomis sunt foarte puţine şi destul de vagi, dar importante documente epigrafice sau monumente de artă din marmură importate pe mare din Asia Mică, descoperite la Constanţa şi sunt sute de asemenea piese, arată că la Constanţa activitatea portuară a fost foarte intensă, faţă de puţinele construcţii portuare care s-au păstrat.

Cetatea nu a dispus de o carieră de piatră în apropiere, stratul foarte gros din loess quaternar depus în perimetrul localităţii, a scumpit foarte mult construcţiile de apărare cu diguri.

Cele mai apropiate surse de piatră se aflau la Ovidiu (neexploatate atunci) şi la Techirghiol. Transportul unei mari cantităţi de piatră necesară unui port, de la distanţe ce depăşesc 10 km, necesitau o mare cheltuială intr-un timp de mai mulţi ani.

Digurile presupuse de noi pe traseul unor obstacole subacvatice clare din ridicarea hidrografică din Planul Radei, dar neconfirmate încă de alte dovezi nu pot atesta cu certitudine existenţa unui port la Tomis.

Ne întrebăm justificat : Acest port a existat fără diguri sau alte amenajări portuare.

Pe alte laturi ale peninsulei, la sud sau la est, nu se putea pune problema existenţei unor alte amenajări portuare, datorită condiţiilor meteorologice şi de valuri de la Constanţa.

În legatură cu existenţa unor construcţii portuare inundate în zona de sud

a peninsulei la Cazinou, presupuse în unele almanahuri sau observate cu ocazia unor scufundari subacvatice, ne exprimăm îndoiala.

Măsurătorile hidrografice aflate la **Direcţia Hidrografică a Marinei Militare** şi la **Secţia de Căi Navigabile a Portului,** executate pe conturul peninsulei şi la Cazinou la 25 m distanţă între profile şi la 5 m sonda pe profil, indică o pantă continuă până la 200 m distanţă de mal.

Apoi cercetarea hidrologică şi geologică făcută de specialişti cu mare renume în georgafia oraşului Constanţa, infirmă această posibilitate.

Fig. 42. Edificiul termal de la Tomis

Construcţie simetrică boltită cu şase arce din cărămidă transeversale pe toată lăţimea clădirii fără sisţineti intermediare. Lăţimea clădirii 9 m.

În interior placajul cu marmură al stâlpilor pereţilor pe toată înălţimea; jos pavajul din plăci de marmură modulate; focarul în centrul clădirii şi orificiile aerotermei înzidite, care refulau aer cald la interior pe două rânduri de canale; cadrul uşii mărginite cu stâlpi din marmură pe buiandrugul căreia se află inscripţia referitoare la ***Ientiarion***.

VIII. SECRETELE HĂRȚILOR VECHI ALE CONSTANȚEI

Pentru orașul Constanța și pentru Dobrogea s-au întocmit în trecut mai multe planuri de situație cu diferite ocazii.

A. PLANUL DE ANCORAJ DE LA CONSTANȚA DIN ANUL 1831

Planul face parte din cele șapte planuri de situație referitoare la Dobrogea tipărite la Odessa împreună cu ***Planul Radei*** comentat anterior.

Nu avem cunoștință azi despre alt document asemănător, care să fi publicat și comentat relieful Constanței de la începutul sec. al XIX - lea, cu atât de multe detalii topografice și hidrografice, pe care le vom comenta mai departe. Desenul este incitant pentru oricine, deoarece prezintă principalele repere ale orașului de acum 175 de ani.

Coordonatele astronomice localizează o veche geamie a orașului, care apare pe mai multe imagini desenate de călătorii veniți la Constanța. O verificare de precizie cu aparate adecvate va putea plasa corect pe planul actual al orașului fosta poziție a geamiei, care după părerea noastră exprimată în capitolele anterioare, sunt diferite de coordonatele actualei geamii Carol I aflată azi în Piața Ovidiu.

De ce Bulgaria ?

În conținutul hărții din 1831 apare evident numele de Bulgaria, acordat întregii zone a Dobrogei de nord și de sud, motiv pentru care ne vom referi mai departe, la unele evenimente petrecute în Imperiul Otoman ocupantul de atunci al Dobrogei.

Dobrogea a fost ocupată de Imperiul Otoman în mai multe etape începând cu secolul al XV - lea, împreună cu întreaga regiune a Balcanilor aflată la sud și nord de Dunăre, începând cu Principatele Române și mai departe cu teritoriul

austriac până în apropierea Vienei.

Războaiele succesive purtate de otomani împotriva ţărilor din Europa centrală, au culminat la sfârşitul sec. al XVII - lea cu asediul Vienei din anul 1683, perioadă după care a început declinul puterii otomane pe parcursul următoarelor două veacuri. Perioada ocupaţiei otomane s-a sfârşit, odată cu destrămarea imperiului de la sfârşitul secolului al XIX - lea.

Cel mai mare şi mai important ţinut din Europa al Imperiului Otoman a fost ***Rumelia,*** care purta denumirea administrativă de ***eyalet*** *sau* ***vilayet,*** ţinut condus de un guvernator numit ***beilerbei.*** Ţinutul Rumeliei a cuprins la apogeul său partea orientală a Bulgariei de azi, Thesalia din nordul Greciei şi Dobrogea.

După câteva secole de stăpânire otomană asupra întregii zone a peninsulei Balcanice, s-a trecut la o nouă împărţire administrativă în Imperiul Otoman, ca urmare a unor reforme de modernizare sub sultanul Mahmud al II - lea, care a împărţit ţinutul (vilayet-ul) Rumeliei în ***sangeacuri*** (plăşi). Atunci Thesalia a ieşit din componenţa Rumeliei.

Celelelte sangeacuri Bulgaria şi Dobrogea la sud au devenit componente ale noii provincii ***Rumelia Orientală*** cu capitala la Adrianopole (Edirne) condusă de un guvernator general şi mai la nord ***Dobrogea,*** condusă de un vicegu-vernator cu sediul la Varna.

Numele ***Bulgaria*** artibuit geografic pentru întregul podiş cuprins între lanţul Munţilor Balcani şi Dunăre al Turciei europene, nu are nici o legătură cu împărţirile teritoriale ulterioare.

Congresul de la Berlin din anul 1878 care a pus capăt războiului din Balcani, a procedat la înfiinţarea unor state independente în lungul Dunării şi în Balcani, Serbia, Croaţia, Principatele Române s.a. Cu acelaş prilej s-a acordat o largă autonomie altor provincii otomane din Balcani, printre care Bulgaria, Muntenegru s.a. care şi-au cucerit mai apoi independenţa.

Pentru satisfacerea cererilor Rusiei ca ţară victorioasă în războiul abia terminat, Congresul de la Berlin al Marilor Puteri a hotărât retrocedarea a trei judeţe din Basarabia de sud către Rusia în dauna Moldovei şi atribuirea Dobrogei ca monedă de schimb României devenită cu acel prilej stat independent.

Pentru respectarea adevărului istoric în litera Tratatului de la Berlin cu privire la delimitările teritoriale din Balcani, este bine de cunoscut că formarea noilor state independente din regiune s-a făcut prin preluarea unor teritorii geografice din componenţa fostului Imperiu Otoman, care a acceptat vrând nevrând aceste hotărâri.

Este şi cazul Dobrogei unită cu România.

Ce a urmat mai apoi face parte din istoria recentă a Balcanilor.

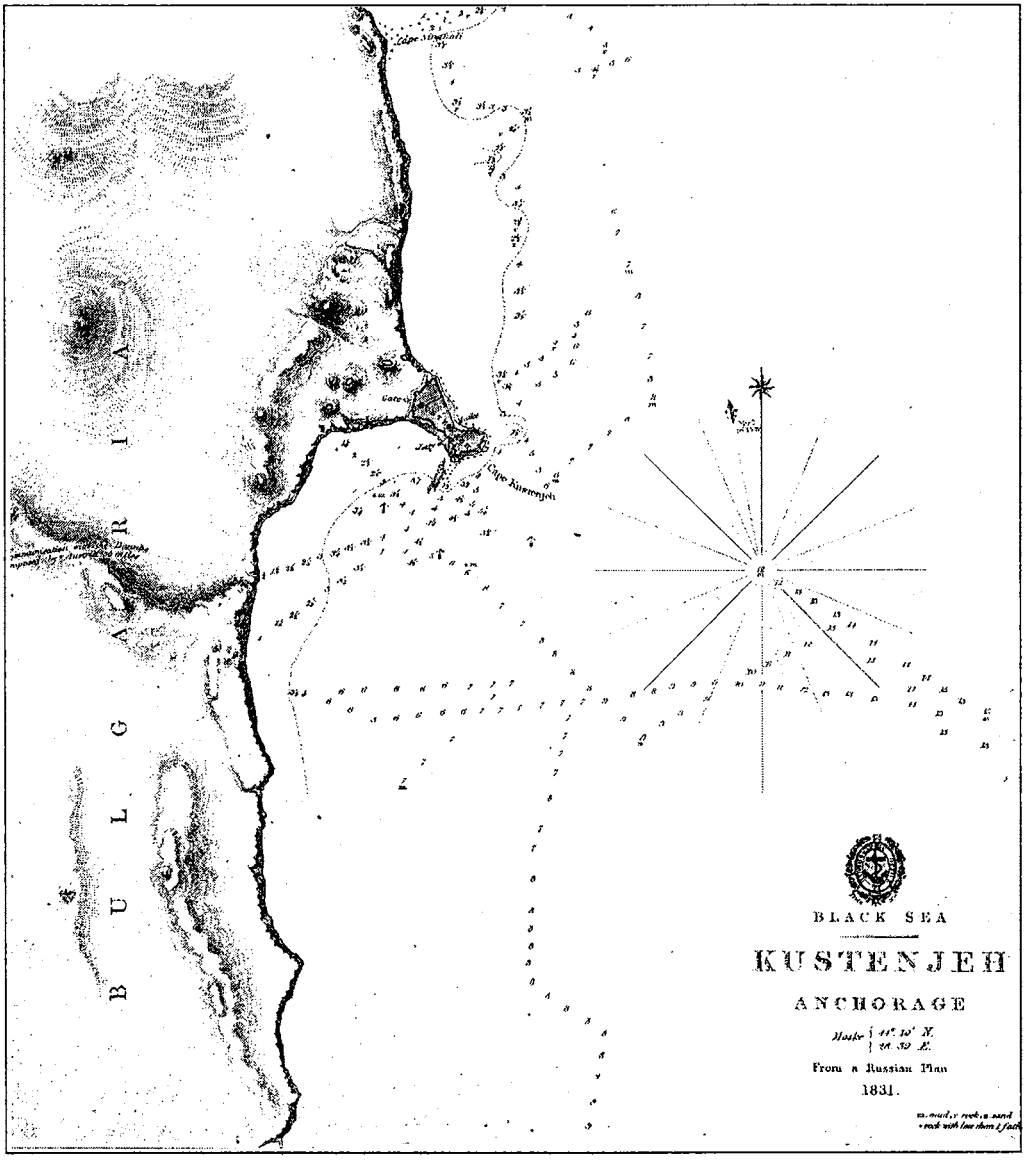


Fig. 43. Planul de Ancoraj din anul 1831

Legenda fig. 43

Planul de Ancoraj cuprinde fâşia de litoral cuprinsă între Capul Singol de la intrarea în staţiunea Mamaia (podul de la Pescărie) şi aproximativ locul de pe faleza de la poarta 5 a portului actual, acolo unde se află Farul Portului Constanţa.

Oraşul a fost înconjurat de mai multe movile din pământ amplasate regulat pe teren, fiind construite după un sistem de curbe concentrice. Considerăm că rolul acestor movile după dispunerea lor, au avut mai puţin rolul de necropole tumulare şi mai mult cel de fortificaţii. De fapt, vizibil pe plan, movilele au fost legate între ele cu valuri înalte de pământ.

Repere la nord de oraş

După scara planului în raport cu oraşul actual au existat mai multe linii de apărare, pe care le-am comentat şi în capitolele anterioare astfel:

1. Linia I-a care urmăreşte traseul actual al Bd. Mamaia ce pornea din zona de la poarta 3 de pe Bd. I.G. Duca spre Bd. Tomis, acolo unde s-a aflat movila Avretük Tepe (v. fig. 1);

2. Linia a II-a a fortificaţiilor reprezentate de zidul roman de incintă care se află azi pe Bd. Ferdinand;

3. Linia a III-a a zidului de cetate turcesc marcat pe plan cu însemnul ***Gate ;***

4. Linia Valurilor de pământ dobrogene, consemnate pe plan drept drumuri spre Dunăre;

5. Grup de movile la Cap Singol acolo unde azi se află Institutul Gr. Antipa; în apa mării la acest reper un grup de stânci imersate;

6. Un grup de movile în zona Tataia la Spitalul Militar; pe plan este marcată o ravenă longitudinală a falezei, care demonstrează faptul că din cauza infiltraţiilor provenite din văile torenţilor, faleza de est a oraşului a fost foarte activă în timp, fără să putem aprecia care a fost limita anterioară a marginei malului înalt.

Probabil, din cauza absenţei fundaţiei stâncoase din zona de la Tataia, linia falezei a fost mai mult avansată în mare, după o curbă convexă care s-a rezemat mai spre sud în zona de la Biserica Greacă, acolo unde se termina zidul turcesc.

7. Două movile izolate aflate la nord - vest de oraş în zona înaltă de la Cocoşu.

La sud de oraş. Platforma falezei oraşului devine neinteresantă prin absenţa movilelor, ceea ce arată că această zonă nu a participat activ la apărarea oraşului antic, atacat permanent de la nord.

Ridicarea hidrografică

Măsurătorile hidrografice întreprinse arată clar destinaţia Planului de Ancoraj; acela de a asigura drumul şi accestul navelor în rada parţial adăpăstită de Capul Constanţa (v. comentarii la cap. VII pentru Planul Radei).

Cu acest prilej se demonstrează pe plan şi natura fundului mării.

Fig. 44. Dobrogea între anii 1860-1880 după planul D.B.S.R.

B. CONSTANTZA ANCHORAGE

Este cel de al doilea plan al orașului Constanța întocmit de topografi profesioniști, aflați sub coordonarea lui ***Sir Charles A. Hartley,*** fost inginer șef al Comisiei Europene a Dunării - CED.

În anul 1881 când a fost întocmit planul, sir Charles era consilier al CED cu sediul la Londra și primise din partea Guvernului României, o comandă pentru întocmirea unui studiu pentru construcția noului port de la Constanța.

Portul Constanța fusese preluat de România în exploatare cu unele dotări, de la fosta societate britanică DBSR concesionarul anterior.

Din anul 1860 funcționa în Dobrogea linia ferată construită de societatea DBSR pe ruta Constanța - Cernavodă, iar portul atinsese o capacitete medie anuală de peste 250.000 tone trafic pentru export.

Comanda de proiectare lansată de Direcţia Generală CFR din MLP, fusese întocmită de ***Spiridon Yorceanu şi Costache Olănescu,*** inginerii români care expertizaseră anterior portul şi alte posibile construcţii feroviare şi portuare la Marea Neagră.

Sir Charles venit la Constanţa în fruntea inginerilor săi ***Robert Hansford şi Conrad Carusso,*** a prezentat autorităţilor române în luna octombrie 1881, studiul intitulat ***Constantza Anchorage.***

Din acest studiu englezesc importante au rămas până în zilele noastre planul topografic şi ridicarea hidrografică, care au reluat şi reactualizat din documentele vremii ***Planul de Ancoraj*** din 1831.

Documentul a fost transmis de către CFR primăriei oraşului şi administraţiei portuare de la Constanţa, folosite şi completate în anii următori, cu date noi de sistematizare din oraş şi de mobilare a portului cu construcţii.

Adăugirile de pe plan cuprind o perioadă până în 1922.

C. PLANUL ORAŞULUI CONSTANŢA DIN ANUL 1905

Document aflat în arhiva Muzeului de Arheologie din Constanţa.

Planul a fost tipărit în Atelierele Grafice de la Constanţa, fiind distribuit în tiraj redus ca document intern, mai puţin cu rol turistic locuitorilor şi vizitatorilor.

Planul reprezintă prima reproducere a oraşului cu străzile sale, în variantă color reactualizată pe baza hotărârilor Primăriei de schimbare a denumirilor vechilor străzi. Majoritatea denumirilor menţinute şi între cele două războaie mondiale.

Portul Constanţa se afla bine delimitat între digurile sale în anul 1905, dar repetă o variantă a construcţiilor portuare anterioară, modificată după anul 1899 de către Anghel Saligny. Comentariile referitoare la port şi la construcţiile din port le vom face cu prilejul unui alt volum.

Legenda la planul oraşului din anul 1905.

1 - Linile ferate. Gara Veche şi linia de intrare în oraş s-a aflat pe traseul ei construit din anul 1860. Pentru coborârea liniei ferate de la nivelul înalt al falezei + 30 m, la cota platformei portuare din acea vreme + 2 m, a fost necesară construirea unor întoarceri cu rebrusment a liniei ferate, în amonte de un pod metalic aflat în spatele ***Pieţei Independenţei*** actuala ***Piaţă Ovidiu.*** Linia ferată s-a prelungit pe sub faleza de la vest, cu două întoarceri de la poarta 2 la 3 pentru deservirea Atelierelor CFR.

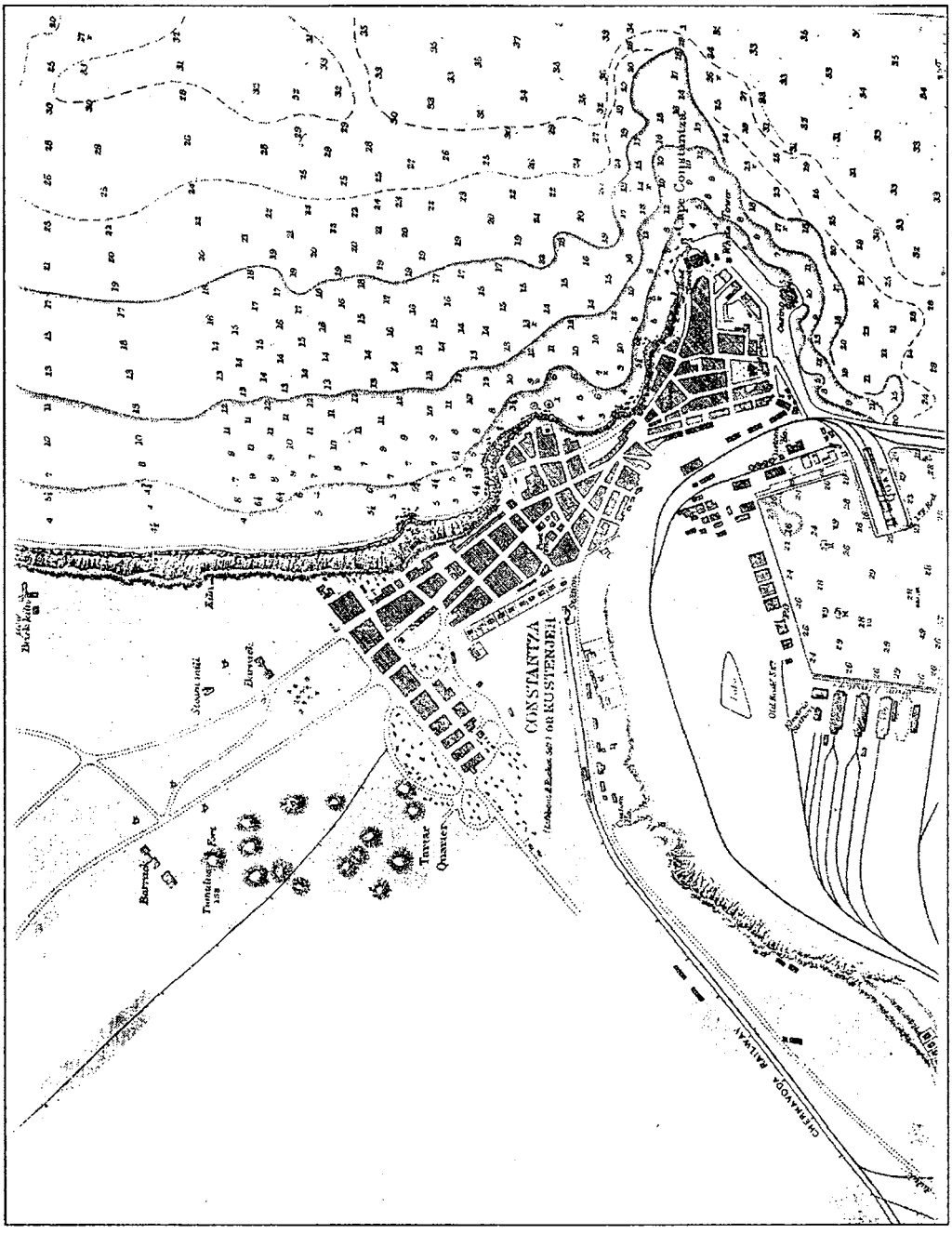


Fig. 45. Constantza Anchorage din anul 1881 (planul englezesc)

Legenda fig. 45

Elementul original din anul 1881 este doar poziţia şi traseul fortificaţiilor din pământ care intrau în oraş; se distinge **Valul Mic** ce pătrundea de la vest pe str. Cuza Vodă în mijlocul fostelor **Fortificaţii Curbilinii** şi **Valul Mare** care contura faleza înaltă la poarta 4 a portului

Legenda: g. *gravel*, m. *mud*, s. *sand*, sh. *shells*, st. *stones*.

All heights are expressed in feet above the Sea.

Planul prezintă sistematizarea oraşului din anul 1896, digurile, cheiurile şi mobilarea portului după primul război mondial.

Prăbuşirea falezei din str. Cărămidari nu se produsese în anul 1881;

Repere pe planul englezesc

- Linia telegrafică spre Tulcea (1863), Cernavodă (1859) şi Mangalia (1870) pentru Varna;

- Iluminatul public în oraş semnalizat pe plan prin semne convenţionale, în jurul cazărmilor şi a viitoarei intersecţii Tomis cu Mamaia ; Iluminatul pe stâlpi din lemn cu lămpi ce foloseau gazul lampant; considerăm că iluminatul este o intervenţie ulterioară pe plan;

- Noua cărămidărie de la Tataia, ***New Brick kiln***;

- Vechea cărămidărie aflată pe Bd. Mihai Eminescu de azi ***kiln***;

- Grupul de movile din cartierul central al oraşului;

- Moara mecanică a oraşului, ***Steam mill***; Moara a existat iar clădirea restaurată există şi în zilele noastre în spatele cazărmii Pompierilor pe str. Decebal;

- Nu cunoaştem în documente faptul că movila Avretük Tepe să fi fost fortificată, ***Tumulus 198 feet Fort***;

- Cazărmile batalionului de infanterie pe str. Mircea , iar la intersecţie pe Călăraşi grajdurile, ***Barrack***;

- Punctul Vamal al oraşului Custom House aflat pe str. Traian la poarta 3.

(v. fig. 9)

- Gara Veche a oraşului construită în 1860 şi aflată în funcţiune până în 1963, ***Station;***

- Două cerculeţe cu cruce în marginea plajei de sub Vila Şutzu, reprezintă cele două accese vizitabile atunci, de intrare în Galeria Subterană; în prezent accesele sunt astupate cu porţi metalice acoperite de taluzul falezei;

Celelelte înscrisuri de pe plan sunt ulterioare anului 1881.

2 - Linia ferată spre Plaja de la Vii. (v. Cap. X - Plajele oraşului).

Turismul estival mereu în atenţia primăriei, a avut nevoie de această construcţie, care a valorificat o linie ferată în funcţiune. Linia pornea de la locul de azi al statuii lui Anghel Saligny de la Cazinou şi străbătea pe str. Ovidiu spre vest oraşul.

Pe această linie au existat trei halte, ***Halta Ovidiu*** de la capătul liniei ***Halta Thetis*** în dreptul ***Casei cu Lei*** şi dincolo de pod ***Halta Tomis,*** aflată în dreptul unei şcoli mai vechi de pe locul actualei clădiri a Liceului Mihai Eminescu.

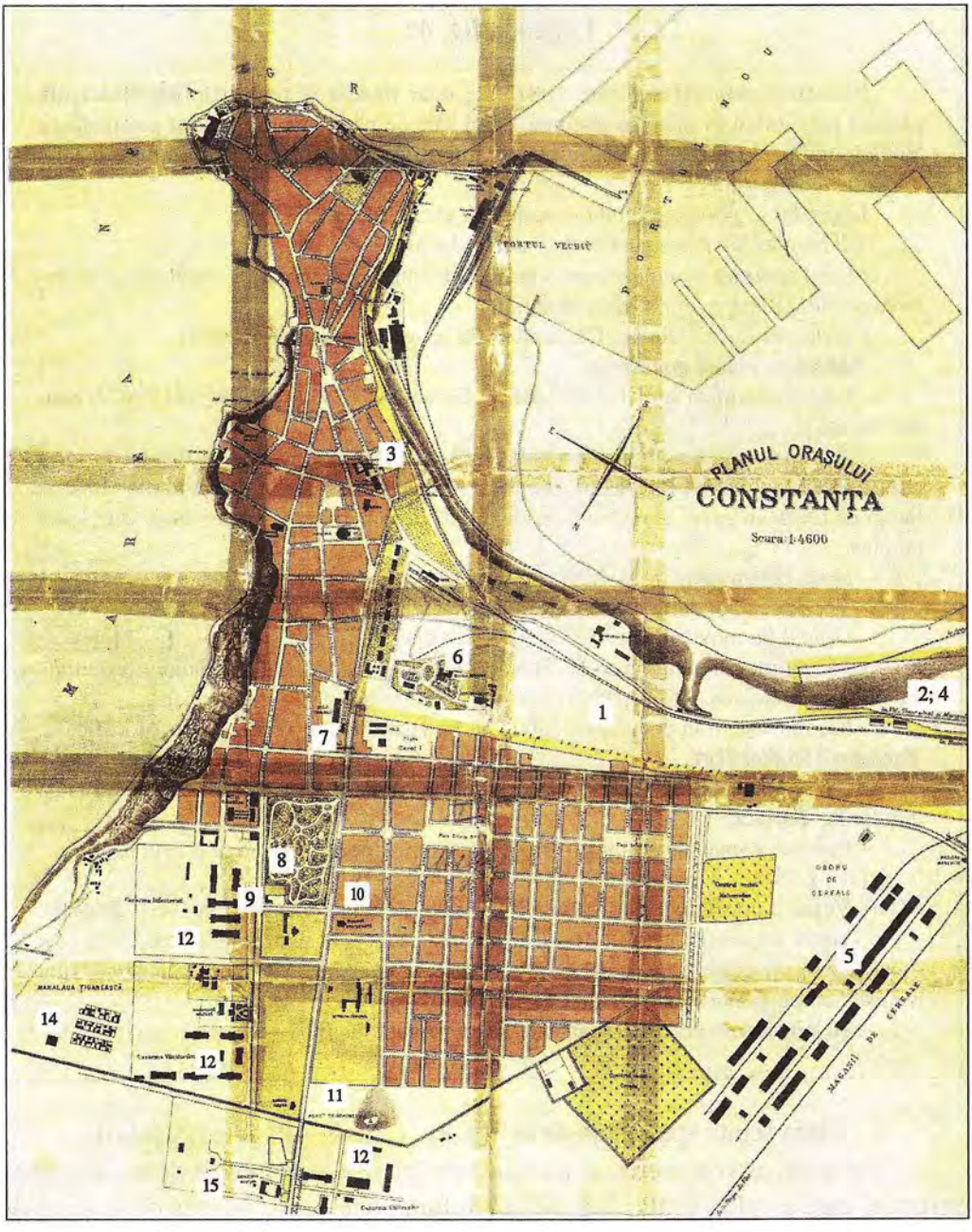


Fig. 46. Planul oraşului Constanţa în anul 1905

A se urmări textul pentru detalii

3 - Conacul. În fața fostei școli care avea orientarea spre sud, s-a aflat ***Conacul,*** sediul primăriei orașului din anii 1878 - 82. Clădirea a fost distrusă de un incendiu și rămasă nefolosită peste zece ani. Casa este cunoscută drept ***Casa Alleon.*** Este o casă din piatră cu un donjon tipic englezesc, sprijinit pe o coloană antică din marmură. Clădirea a adăpostit începând cu 1864 ***Hotelul DBSR.***

4 - La Canton. Cartierul Marinarilor. După intersectarea liniei principale în dreptul str. Mihai Viteazu, linia Plajei de la vii părăsea linia ferată principală Constanța - București și se abătea la sud spre Eforie - Techirghiol până la ***Canton.***

La canton s-a aflat bariera orașului de pe drumul de la Mangalia, într-o mică pepinieră de plopi foarte înalți și umbroși, aflat azi pe locul stațiilor de autobuze de la Gara Nouă. Mai departe linia traversa un triaj construit pentru Stația de Petrol a portului dincolo de Cartierul Marinarilor.

Cartierul a fost construit pentru lucrătorii din port pe malul falezei la poarta 4. Cartierul este înlocuit azi de ansamblul Trezoreriei și de clădirea Băncii Comerciale Române.

5 - Magaziile de cereale din zona oborului vechi. Exporturile de cereale prin port anterioare silozurilor lui Saligny, au impus construirea de magazii pentru cereale în afara intravilanului orașului, racordate la liniile ferate. Mai bine de 90 de ani până prin anii 1970 - 80, aceste magazii dintre care unele se află încă în funcțiune, au îndeplinit rolul de depozite de mărfuri la dispoziția orașului. Din linia ferată se desprinde în anul 1905 linia ferată pentru Mamaia Băi.

6 - Clubul Militar. În actualul parc arheologic al orașului s-a aflat sediul Diviziei militare a județului pe locul cinematografului în aer liber Tomis de azi înconjurat de o serie de clădiri specifice.

În centrul parcului arheologic se afla o clădire cu aspect de conac boieresc cu un singur etaj și subsol, sala mare de la parter fiind folosită pentru diferite reuniuni și conferințe. Clădirea a fost demolată prin anii 1962 - 63, după ce câteva decenii adăpostise în fiecare sâmbătă și duminică seara într-un restaurant, baluri și alte reuniuni cu caracter exclusiv militar.

7 - Școala Mahomedană. Pe str. Cuza Vodă s-a aflat o clădire care a adăpostit câteva decenii școala primară și liceul cu predare în limba turcă. Construcția nu a avut o arhitectură deosebită, având ferestre mici și câteva detalii de fațadă cu turnulețe și ciubucuri greu de întreținut.

8 - Grădina Beledie. Nu avem argumente de a restabili denumirea grădinii dintr-un neologism franco - englez, dar locul revine și în zilele noastre integral

Parcul Teatrului Ovidiu din zilele noastre.

În acest parc cu foarte mulţi copaci specifici climei oraşului, s-a intenţionat construirea unui ***Ateneu Popular*** prin anii 1928 - 29, intenţie rămasă într-un document olograf publicat.

Între cele două războaie mondiale Grădina Beledie a fost într-un fel despădurită, astfel că s-a putut amenaja un teren de fotbal, pe care cele mai vestite echipe din Constanţa ori vizitatoare s-au întrecut în partide memorabile, rămase în imagini din cronicile de neuitat ale oraşului.

9 - Ştrandul oraşului. Construirea clădirii Liceului Mircea cel Bătrân la limita Grădinii Beledie din str. Mircea, a închis traseul str. Griviţa ce se prelungea dincolo de parc spre mare. La extremitatea clădirii liceului spre str. Dacia, s-a amenajat un viitor ştrand bine conturat cu piscină, cu subsol şi canale de evacuare a apelor, cu ziduri şi platforme pe contur, construcţie întreruptă de lipsa fondurilor, doar pentru câteva finisări. Azi construcţia există şi adăposteşte magazii ale Teatrului Ovidiu.

10 - Biserica Protestantă. Comunitatea germană din Dobrogea a fost destul de numeroasă. În anul 1890 la Anadolchioi se aflau 15 familii de nemţi, iar la Constanţa numărul lor a crscut astfel că întreaga comunitate număra în anul 1917, 260 de enoriaşi de religie evanghelică şi protestantă.

În anul 1892, prin donaţia Sofiei Luther soţia propietarului fabricii de bere Luther de la Bucureşti, comunitatea germană a construit biserica protestantă pe Bd. Tomis şi şcoala germană de pe str. Brutus azi str. Siretului.

Constructorul bisericii a fost ing. Max Wegwner din port, împreună cu H.W. Pastor şeful depoului CFR şi Franz Pleuss directorul Hotelului Carol. Biserica din piatră fără un stil arhitectonic deosebit a avut contraforţi puternici la exterior, care ocupau actualul trotuar şi complexul comercial vizavi de Sala Sporturilor. Clădirea şcolii există şi azi. Demolarea bisericii s-a făcut în aceiaşi ani odată cu construcţia sălii Sporturilor între 1953 - 1954.

11 - Punctul trigonometric. Este vorba de fosta movilă Avretük Tepe cotată în Planul de Ancoraj cu 198 de picioare, adică a avut 60 m peste nivelul mării. Fiind punctul cel mai înalt din oraş, Primăria a ales zona de alături de pe str. Călăraşi pentru construirea rezervorului de apă potabilă, de unde apa adusă prin pompare de la Hinog - Cernavodă, se distribuia prin pompare în conducte în întreg oraşul.

12 - Cazărmile. Pentru apărarea unui judeţ şi a unui oraş reconstruit din temelii, prezenţa armatei asigura siguranţa locuitorilor. Primăria oraşului a avut în vedere această menire a armatei din Dobrogea şi a repartizat cele mai bune locuri pentru construirea cazărmilor militare.

Cele mai importante au fost Reg. 34 Infanterie, Reg. 8 Vânători, Reg. 13 Atrilerie, Reg. 9 Cavalerie şi Reg. 18 obuziere. Construcţiile acestor unităţi militare s-au aflat pe str. Mircea, Carol sau Călăraşi în intravilan şi dincolo în extravilan.

13 - Cimitirele. Ca peste tot în lumea creştină, musulmană şi mozaică, ori pentru diferite animale mari, a fost necesar să se amenajeze în condiţii sanitare cimitire separate pe confesiuni, în care decedaţii să-şi poată dobândi somnul de veci.

Aşa s-a petrecut şi la Constanţa.

Musulman. La început, sub dominaţia otomană a existat un cimitir musulman în parcul Catedralei de azi, la limita de la Cazinou a parcului arheologic deschis în zilele noastre. Cimitirul comunitatăţii musulmane a oraşului depăşise limitele spaţiului rezervat şi a fost obligată de împrejurări să mute viitoarele locuri de înhumare la limita de vest a oraşului, pe str. I.G. Duca de azi din Piaţa Griviţei.

Evreesc. Comunitatea evreiască a oraşului puţin numeroasă dar foarte strictă în cultul morţilor, a considerat necesar să-şi amenajeze un cimitir în afara localităţii. Astfel a fost ales un amplasament pe viitoarea str. Romană din zilele noastre, unde s-a aflat până prin anii 1953 - 54, Cimitirul Evreesc. Apoi cimitirul a fost mutat lângă Cimitirul Central.

Cimitirul Creştin. Indiferent de ritul lor ortodox sau catolic comunitatea creştină a oraşului de după anul 1878 a ales un loc pentru cimitir, la limita exterioară dincolo de şanţul comunei. Pe acest loc se află intersecţia Bd. Mamaia cu str. Mihai Viteazu. Înmulţirea locuitorilor creştini şi extinderea oraşului spre nord, a impus stabilirea unui nou amplasament dincolo de intravilan, pe locul unde azi se află Cimitirul Central.

Cimitirul Francez. În vremea Războiului Crimeei o epidemie de holeră a răpus foarte mulţi militari din Armata Franceză a Orientului cantonaţi la Constanţa şi la Palazu Mare (Cişmea)). Majoritatea militarilor decedaţi au fost înhumaţi într-un cimitir ce s-a aflat doar trei decenii pe locul de azi al clădirii de la intersecţia Bd. Tomis cu Bd. Mamaia, la blocul Capitol. Ulterior osemintele militarilor au fost strânse la un singur loc de pe Tomis şi de pe Bd. Elisabeta şi reînhumate prin grija Primăriei oraşului în colaborare cu consulul francez de la Constanţa, într-un osuar din Cimitirul Militarilor Francezi aflat în zona eroilor a Cimitirului Central.

Cimitirul animalelor mari. Documente din Arhivele Naţionale arată modul în care s-a rezolvat problema cadavrelor animalelor mari. În extravilan au existat mai multe gropi de depunere a animalelor moarte, aflate în cvartalul

de mai târziu dintre str. Maramureş şi str. Romană. Gropile au fost abandonate după construcţia cartierului şi mutat la marginea de nord a oraşului pe malul lacului Tăbăcărie în gropile unor cărămidării în exploatare.

14 - Cartierul ţigănesc. Ţiganii musulmani din Constanţa căci despre ei este vorba, deosebiţi radical de actuala populaţie a Rromilor, au constituit o mare problemă pentru primăria oraşului. La început se aflau cantonaţi de decenii în colibe practicate în malurile de pământ ale Valului Mic, cel care se termina în Poarta Romană de la Fantazio. Aici, fără să fie recenzaţi de cineva, fără reguli sanitare sau posibilităţi de alimentare cu apă, au constituit ani de zile probleme sanitare pentru oraş. O hotărâre a primăriei ca urmare a unui control sanitar, a dispus prin anii 1890 mutarea cartierului ţigănesc în afara intravilanului oraşului.

Apreciem că a fost o măsură necesară, deoarece focarul de epidemii cantonat în colibele din centrul oraşului, declanşau an de an epidemii. Mutarea cartierului ţigănesc în extravilan dincolo de şanţul oraşului pe str. Eroilor, a fost o măsură să protejeze sanitar urbanismul oraşului, măsură continuată după câteva decenii mai târziu cu mutarea ţiganilor în Piaţa Chiliei.

15 - Închisorile oraşului. Închisoarea militară. S-a aflat până prin anii 1960 pe Bd. Tomis la blocul Capitol, suprapusă peste fostul cimitir francez. Construcţia înconjurată de un zid înalt, nu a prea fost folosită din cauza disciplinei instaurate în armată după primul război mondial.

Închisoarea civilă. Construcţia destul de rudimentară a fost amplasată în extravilan pe Bd. Tomis la intersecţia cu str. Crişana. Dimensiunile destul de reduse ale puşcăriei arată că pacienţii închisorii erau destul de puţini ca număr.

Aici au fost cantonaţi o serie de deţinuţi politici după anul 1948 în special chiaburii. Clădirea a fost demolată prin anii 1956 - 57, după ce regimul închisorilor a luat o altă dimensiune.

Între aceste limite oraşul Constanţa a depăşit primul şi al doilea război mondial.

IX. PLAJA DE LA MAMAIA

LEGENDA PLAJEI MAMAIA (După T. Burada).

Era pe vremea turcilor la Constanţa.

În acele vremuri turcii bogaţi din Dobrogea aveau dreptul dat de cutumele lor, de a ţine în casa lor mai multe neveste, pe lângă prima soţie de aceiaşi religie cu capul familiei. Celelalte două - trei neveste erau în general alese şi cumpărate dintre tinerele fete de altă religie.

Într-un sat de pe malul Dunării trăia o văduvă săracă, care avea mai mulţi copii, printre care era şi o tânără fată în pragul măritişului. Unui turc bogat din Constanţa aflat în trecere prin sat, i-a plăcut fata de cum a văzut-o şi prin peţitoarele satului a cumprărat-o conform obiceiului de la văduvă, fără să ceară şi încuviinţarea miresei.

Preţul târgului făcut, a fost o palmă de pământ dintr-un sat de la marginea mării, cu care văduva spera să scape de sărăcie pe ceilalţi copii mai mici - băieţi şi fete. Când văduva a venit în satul de la marginea mării, a înţeles că târgul nu a fost cel mai cinstit, dar era prea târziu. Fata fusese luată deja în haremul turcului.

Văduva, simţindu-se vinovată în faţa celorlalţi copii şi-a pus capăt zilelor aruncându-se în valurile mării chiar în faţa satului.

Un băieţel mic de câţiva anişori care îşi însoţea mama peste tot, văzând că mama lui nu se mai întoarce din ape, a început să plângă şi s-o strige de la marginea mării.

- Mamaia, ... Mamaia!

Sătenii au găsit băiatul disperat strigând după mama lui, arătând cu degetul spre apa de dincolo de plaja care-i înghiţise mama.

De atunci plaja largă cu nisip până la orizont, se numeşte Mamaia.

EROZIUNEA PLAJEI MAMAIA

Acumularea nisipului

Nisipul de pe plaja Mamaia provine din aluviunile deversate de Dunăre în Mara Neagră, acumulate în special pe parcursul ultimelor două - trei secole, o

dată cu încheierea fenomenului de formare a deltei Dunării la dimensiunile sale de azi. (vexi planșa format A3 anexată)

Delta Dunării s-a conturat în marele golf de la vărsare al Dunării, delimitat de înălțimile naturale ale dealurilor dobrogene și ale Basarabiei de sud pe parcursul primului mileniu al erei creștine, de la sfârșitul perioadei anterioare de echilibrare a nivelurilor mult mai scăzute din Marea Neagră, perioadă evaluată de specialiști acum 10.000 de ani.

De atunci nivelul mării crește continu cu unele mici variații seculare plus - minus.

În Marea Neagră se manifestă un puternic curent circular, probabil gravitațional, care scaldă coasta românească a mării cu o viteză de 0,36 m / sec; curentul se simte ca o subspălare pe picioarele celor care se scaldă cu tendința de afundare.

Datorită curentului submers litoral care târăște aluviunile deversate de Dunăre și de alți alfuenți pe fundul mării, depunerea aluviunilor se face succesiv granulometric spre sud și de la larg la țărm, fapt manifestat în trecut prin finețea nisipurilor de pe toate plajele litoralului.

Nisipul fin sedimentat la marginea apă - plaje după uscare, a fost preluat de vânturile puternice care bântue litoralul românesc și adunat pe plajele întinse în dune.

Marea majoritate a debitului solid (nisipul) transportat și deversat de Dunăre în mare, a fost refulat de viteza curentului de vărsare la gurile Dunării în mare, cel care s-a depus și se depune și în zilele noastre spre larg, în platforma continentală specifică frontului litoralului românesc.

Platforma continentală se află întinsă pe o lățime de peste 250 - 110 km în fața deltei și regresiv spre sud, în fața orașului Constanța până la sud de Mangalia.

În perioada interbelică ing. Virgil Cotovu și fratele său Ovidiu Cotovu, au publicat date despre dinamica depunerilor de aluviuni pe litoral, însoțite de eprubete cu nisip ce demonstrau granulometria depunerior în diferite puncte.

Cordoanele de nisip - grindurile, perisipurile specifice litoralului - formate dintr-un procent destul de redus al aluviunilor deversate de Dunăre în mare, au închis de multe milenii o serie de golfuri naturale ale Mării Negre la sud de Delta Dunării, complexul Razelm, Sinoe, Taşaul, Siutghiol și mult mai la sud de Constanța altele mai mici, Techirghiol, Tatlageac, Comorova, terminate cu lacul Mangalia.

Închiderea golfului Siutghiol începând cu perioada sec. IV - VII cu un istm îngust, acolo unde azi se află stațiunea Mamaia, a fost ultima acțiune naturală

din seria acestor golfuri închise, definitivată mult mai târziu în prima jumătate a sec. al XX - lea. În final închiderea definitivă s-a produs artificial, o dată cu nivelarea dunelor de nisip, prilejuită de terminarea lucrărilor Canalului Poarta Albă - Midia - Năvodari în anii 1986 - 1987.

Acțiunea s-a numit în conceptul perioadei respective, *redare în circuitul agricol* !

Este zona nordică din jurul Hanului Piraților de azi. Zona aflată de la Hotel Rex, incluzând Tabăra de Copii până la digul de sud de la Portul Midia.

PRINCIPALELE CAUZE ALE EROZIUNILOR DE LA MAMAIA

Teoria pe care o formulăm mai jos se bazează doar pe observații personale, folosind datele tehnice ale cercetărilor pe teren publicate sau nepublicate de cercetătorii domeniului din România, împrăștiate în articole în diferite reviste de profil. După cunoștința noastră doar ing. Virgil Cotovu fostul director al portului, a publicat în anii 1945 - 47 un studiu mai amplu, atunci când fenomenul de desnisipare nu apăruse.

Formarea aluviunilor fiind un fenomen natural petrecut pe Dunăre și pe alfuienții ei de pe întreg parcursul, cumulate cu aluviunile de la Nistru, Bug și Nipru , a asigurat la devrsarea în mare, debitul multianual de aluviuni transportate spre sudul litoralului.

Formarea aluviunilor din roluirea scocilor marine este o constatare recentă, care nu este suficient de bine argumentată, nici cantitativ nici calitativ. Precizările bilogilor din ultima vreme aduc unele argumente despre dispariția unor tipuri de scoici tradiționale litoralului românesc, care anterior asiguraseră un aport minor de aluviuni pe plajele Mării Negre.

Prin anii 1960 - 1972, plaja din fața Cazinoului din Mamaia până dincolo de Hotelul Rex, avea o lățime considerabilă, ce atingea în unele locuri 150 - 200 m la Topogan. În intervalul dintre data construcției topoganului și constatarea noastră, a avut un punct de origine bine ales de constructori ca un obstacol major în calea aluviunilor. Topoganul nu a fost separat niciodată de uscat. Faptul dovedește că depunerile de aluviuni se află în strânsă dependență de obstacolele transversale pe plaje.

De la punctul Pescărie la sud (Capul Singol) și până dincolo de Hotelul Rex la nord, plaja avea nisipul foarte fin, care de multe ori intra în ochi spulberat de vânt, fiind o minunată bogăție a litoralului românesc. Mai la nord, spre Hanul Piraților și până pe plaja de la Midia se aflau dune înalte de nisip unele de aproape doi metri, acoperite cu o vegetație arboricolă spontană.

Plaja portului Midia - acolo unde s-a construit Combinatul Petrochimic - era

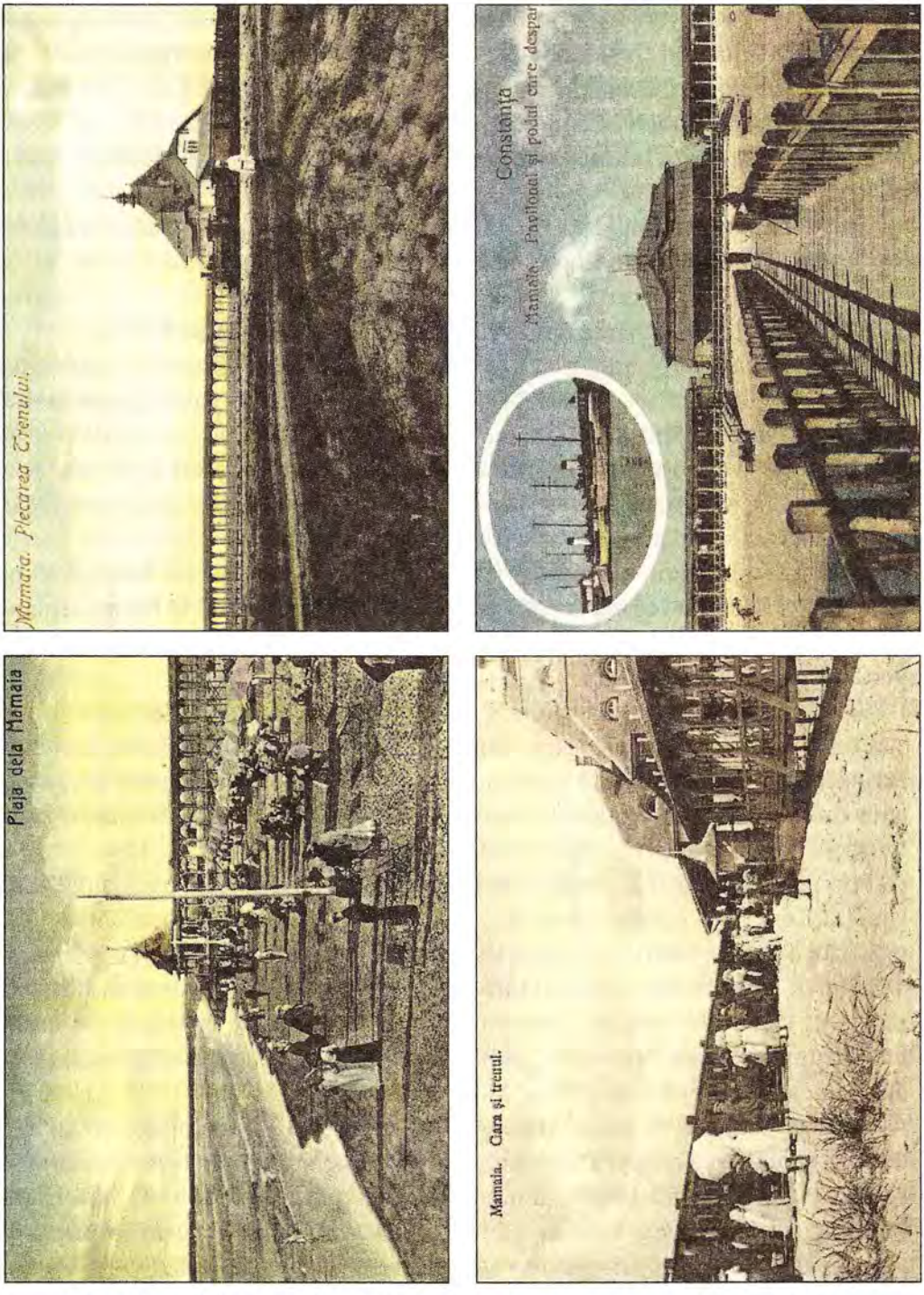


Fig. 47 – Plaja de la Mamaia – Foto din colecția de c.p.i. Marinel Chiriac.

un depozit natural de nisip aluvionar acumulat în dune foarte înalte, care atingeau în medie 2 - 4 m înălţime, plaja separa la vremea respectivă nivelul variabil al lacului Taşaul de mare. De pe această plaje s-au extras în mod abuziv la acea vreme, cu toată opoziţia Oficiului de Gospodărire a Apelor, între 1970 - 1980, în medie 50.000 tone de nisip anual. Personal mă ocupam de această problemă.

Eroziunea accentuată a plajei Mamaia a început să se manifeste vizibil începând cu anii 1975 - 1980, imediat după construirea Combinatului.

La început, eroziunea s-a manifestat prin spulberarea în vânt a particulelor fine ale nisipului, în urma căruia a rămas un podiş bine compactat din scoici marine rulate. Apoi după anul 1980, distrugerea accentuată s-a manifestat în ultimii douăzeci de ani, regresiv de la sud spre nordul plajei, prin reducerea lăţimii plajei.

În prezent pe plaja Mamaia de la sud spre nord, se observă un echilibru relativ în procesul de eroziunue, care se accentuează în timpul furtunilor pe mare, care spală şi antrenează în vânt nisipul fin de la suprafaţă, în podişul de nisip grosier rămas cu scoici rulate bătătorit, apărând intercalaţii de argilă. În câteva zile puterea vântului aduce şi acoperă cu un strat superficial de nisip podişul, fără a avea consistenţa unor depuneri permanente.

Depopularea de nisip a plajei este un fenomen natural, permanent, ale cărui cauze se află mult mai departe, în amonte pe Dunăre şi apoi la vărsarea Dunării în punctul cel mai avansat în mare de la Sulina.

Fenomenul local de depunere a aluviunilor între două furtuni deşi aparent natural, poate fi considerat ca o consecinţă a intervenţiei artificiale a construcţiilor executate în ultimul secol.

1. - Regularizarea cursului Dunării

S-a petrecut în intervalul 1955 - 1980.

Planul de regularizare a cursului Dunării a fost câţiva ani studiat şi propus de ing. Anghel Saligny, ca director al Serviciului Hidraulic din MLP pentru navigaţie şi care în anul 1912 îndeplinea funcţia de Secretar de stat al Serviciului de Îmbunătăţiri Funciare pentru irigaţii şi agricultură. Faptul că studiul întreprins nu a fost finalizat cu măsuri de corecţie, a cauzat după aplicarea lui efecte devastatoare.

Efectele acestor măsuri, au fost semnalate de ing. Ghe. Popescu asistentul lui Saligny, devenit director al Serviciului Hidraulic în perioada interbelică.

Acesta a recomandat încă din acea vreme în publicaţiile sale, ca aceste măsuri să se aplice eşalonat pe câteva decenii şi în special să nu se distrugă prin-

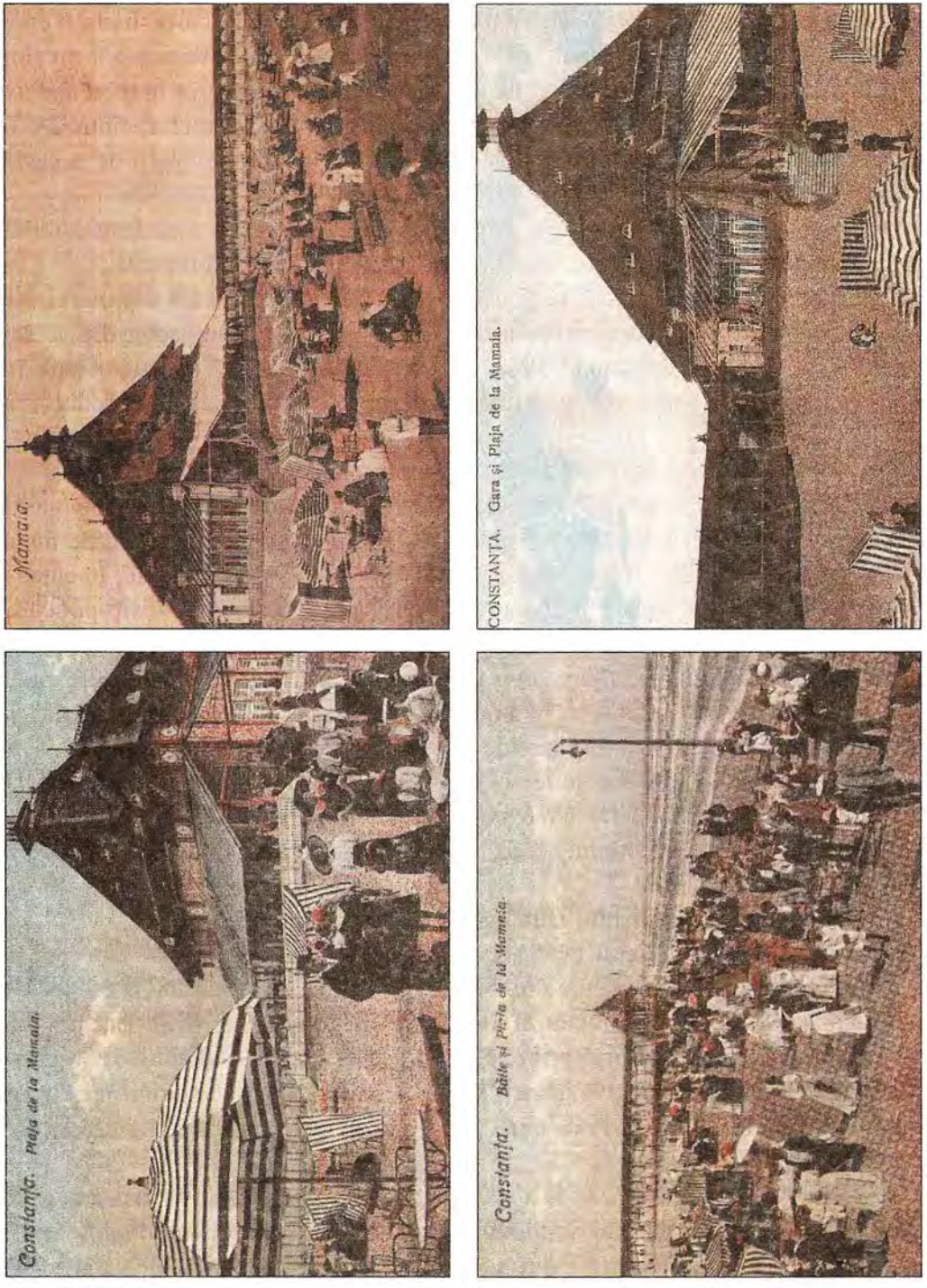


Fig. 48 – Plaja de la Mamaia – Foto din colecția de c.p.i. Marinel Chiriac.

cipalele rezerve de aluviuni, depozitate natural în lacurile dunărene Potelu, Suhaia, Greaca, Călărași și în Insula Mare a Brăilei.

Observațiile asupra fiecărei măsuri în parte, aplicate gradual în timpi grupați câte cinci - zece ani, aveau să se constate în deceniile următoare în delta Dunării și în aval de deltă.

Abia efectele constatate, se putea trece la următoarea etapă, de corecții, de refaceri a echilibrului, sau de renunțări la măsuri. Este adevărat că studierea efectelor regularizărilor din acea vreme, nu au cuprins și constatările asupra litoralului.

Faptul că măsurile de regularizare a Dunării, s-au aplicat într-o perioadă relativ scurtă de timp, a condus la încorsetarea Dunării aproape pe tot traseul din România pe malul stâng, deoarece de pe malul drept bulgăresc al Dunării, nu se aducea nici un aport din debite solide sau din rezervoare de aluviuni naturale.

Astfel au crescut vitezele de scurgere din Dunăre, favorabile menținerii adâncimii șenalului de pe canalul maritim de la Sulina, cu efecte directe de viteză de refulare a debitului solid la vărsare.

2. - Diminuarea debitului de aluviuni.

S-a petrecut cu ocazia construcțiilor de baraje de la Porțile de Fier I - II, de pe Jiu, Olt și Argeș. În lacurile de acumulare creiate în amontele barajelor, s-a stopat transportul aluviunilor în formare naturală, ori a celor din avalul barajelor ușor epuizabile.

Barajele construite în punctele amintite, au avut sisteme proiectate de colectare a aluviunilor și de deversare a lor spre aval, dar aceste sisteme nu au fost folosite. Deversarea lor ar fi consumat debitul lichid acumulat în amonte de baraj, în dauna energiei electrice produse în centralele hidroelelctrice construite.

Fenomenul a fost semnalat de acad. Cristea Mateescu și a alți colaboratori, care au studiat între cele două războaie mondiale amplasamentele viitoarelor baraje, fără să se aprecieze în continuare efectele asupra plajelor de pe litoral.

Ing. Ioan Manoliu profesorul nostru de regularzări de râuri de la Facultatea de Construcții Hidrotehnice din București, amintind de studiile și rezultatele prezentate de colegii săi hidrologi și hidrotehnicieni, a exemplificat fenomenul cu un proverb:

De unde nu este, nici Dumnezeu nu dă.

Exact fenomenul petrecut în aceste două cazuri.

Aluviunile s-au format în perioade geologice lungi, numai la traversarea masivelor muntoase, în cazul nostru cel mai evident în cel al Dunării de la

Cazane. În restul traseelor aluviunile se adună în bazine naturale de acumulare şi de băltire după inundaţii, iar de la Cazane în aval nu există masive muntoase, capabile să furnizeze aluviuni.

În anul 1995, cu prilejul unui Worck Shop de la Institutul de Cercetări Marine de la Constanţa într-o expunere, mi-am permis să readuc în atenţia auditoriului învăţăturile de la profesorii mei, privind acest fenomen dezastruos şi ireversibil. Se vede treaba foarte târziu.

De atunci, toate publicaţiile de specialitate sau ziarele care se ocupă sporadic de fenomen, au preluat aceaste ipoteze, dar au evitat din superficialitate să enunţe în articolele publicate, sursa şi semnalările studiilor anterioare, devenite certitudini în zilele noastre.

Prelegerea noastră din 1995, care a semnalat fenomenul, insuficient studiată de noi pe modele hidraulice, s-a dorit să readucă în atenţia cercetării ştiinţifice a fenomenului, datele profesorilor noştri, cei interbelici sau postbelici.

3. Alte cauze secundare

După diminuarea debitului solid în suspensie enunţat ai sus, se mai pot semnala.

a - Delta secundară de la gura Chilia. Prelungirea naturală nedorită pentru România a deltei secundare de la vărsarea braţului Chilia, braţul care aduce la vărsare cel mai important volum de debit solid deja diminuat în amonte. După aprecierea noastră acesta reprezintă 60 % din debitul solid, raportat la cei 70 % din debitul lichid al braţului Chilia.

Celelalte două braţe ale deltei aduc un debit nesemnificativ.

Fenomenul a fost semnalat în ultimele studii de către ing. Constantin Bondar, în legătură cu delimitarea graniţei cu Ucraina de pe gârla Musura, deviată din gura Starîi Stambul. Delta secundară formată, a avansat în mare pe o lăţime de cca 25 km într-o formaţiune geologică recentă mai mult submersă, punând în pericol chiar digurile de la Sulina.

Vărsarea acestor aluviuni de volum mare transportate pe braţul Chilia, se face deja prin refularea debitului spre larg. Aceste aluviuni nu mai intră în circuitul natural al curentului litoral, fiind antrenate şi expediate direct în platforma continentală la adâncime mare.

b - Construirea jetelelor de la bara de la Sulina

Interesul pentru menţinerea navigabilităţii pe Canalul Maritim Sulina cu cheltuieli cât mai mici, a stricat echilibrul natural de transport şi depuneri pe litoral.

În prezent aceste jetele se află construite până la hectometrul 70, acolo unde

se află şi noul Far de la Sulina.

Construcţia jetelelor la lungimea proiectată, s-a făcut exact în perioada de criză a nisipului de la Mamaia, de după anii 1975 - 1980.

Configuraţia naturală a deltei secundare Chilia, cu direcţii de refulare formate deja spre larg şi lungimea jetelelor interpuse ca un obstacol în calea curentului litoral, fac imposibilă depăşirea barării curentului.

În jurul capului jetelelor de la Sulina se petrece un fenomen de pivotare locală a curentului litoral, cu depuneri de aluviuni imediat în baia de sud de la Sulina.

De aici, se poate spune, că debitul solid al braţului Chilia, nu mai porneşte spre sud.

La sud de aceste jetele este antrenat doar debitul solid, nesemnificativ al braţului Sulina, 6 - 8 % din debitul total.

Mai la sud, debitul solid al braţului Sf. Gheorghe, 15 - 18 % din debitul total, se depune în jurul gurii de vărsare, acolo unde de peste un secol s-a format Insula Sacalin. Tendinţa generală este ca insula împreună cu ostrovul Olinca să se unească cu uscatul.

Propunerea prof. Simion Hâncu de a se tăia un canal artificial de 10 - 15 km prin Grindul Dranov, care să ajute la deversarea debitului de pe Sf. Gheorghe spre plaja de la Mamaia, ocolind Sacalin - ul şi Olinca, este o soluţie. Foarte scumpă, esenţială, dar nestudiată pe model.

c - Digul crosă de la portul Midia

În plină perioadă de criză a nisipului de la Mamaia, între 1975 - 1980, s-a construit noul Port Midia.

Prelungirea cu 1000 m a fostului dig antebelic al portului şi rabaterea lui spre larg, ca o crosă pe 500 m lungime, a permis refularea spre larg în afara curentului litoral, a diferenţei de debit solid rămase de la braţele Sulina şi Sf. Gheorghe, ce mai putea fi transportat spre sud.

Efectele refulării acestui curent, îndepărtează aluviunile de coasta românească de la sud, de la Mamaia şi Constanţa, revenirea lor de această dată cum ar fi fost normal, dispărând de pe litoral.

Plaja de la Mangalia, care avea perspectiva de a se apropia de dimensiunile fostei plaje de la Mamaia în anii 1950 - 1970, a pierdut această şansă, devenind din ce în ce mai săracă în nisip aluvionar.

d - Neglijarea efectelor vânturilor şi distrugerea vegetaţiei spontane

Dunele de nisip de care am amintit, fie că se aflau pe plaje la nord de Mamaia şi pe fosta plaje de la Midia, fie că au fost devastate prin excavaţii în gropi de împrumut în foamea de nisip pentru costrucţii din anii 1980 - 1990; ele au fost

rezultatul acţiunii vânturilor de pe întregul litoral în perioada de iarnă, în afara sezonului estival.

Nivelarea lor prin construirea Combinatului Petrochimic, însoţite de distrugerea vegetaţiei spontane la adăpostul căreia se acumula nisip în mod natural, ca urmare a acţiunii vânturilor din nord - est, au eliminat orice posibilitate de refacere a excedentelor de nisip.

Distrugerea vegetaţiei arboricole şi înlocuirea cu plantaţii ornamentale, au înlăturat posibilităţile de fixare a nisipului la sol. Înlocuirea lor cu garduri şi interspaţii, cu panouri publicitare, cu plantaţii de arbori ornamentali, a definitivat distrugerea plajei de la Mamaia.

e - Transgresiunea nivelului Mării Negre

Nu este de mare actualitate dar nu trebuie neglijată.

Într-o strategie globală multiseculară a refacerii plajei de la Mamaia, nu trebuie pierdut din vedere, fenomenul curent de creştere transgresivă a acestui nivel. El se produce continu de peste 10.000 de ani şi în final va afecta starea staţiunii de la Mamaia, inundând-o.

ÎNCERCĂRI ALTERNATIVE DE REMEDIERE

În stadiul actual al situaţiei creiate la Mamaia şi semnalată în ultimele două decenii, este fără valoare modul de a se întreprinde măsuri constructive de remediere, fără studii şi cercetări inginereşti pe modele hidraulice, în parametrii cărora să se includă printre altele, unele dintre cauzele subiective semnalate de noi.

Importanţa acţiunilor ce se vor întreprinde în perspectiva readucerii plajei Mamaia în circuitul european, nu se poate face fără contribuţia Uniunii Europene.

Colaborarea cu toate centrele hidraulice Olandeze, Franceze, Britanice, Ucrainene sau Americane alături de institutele din România, pot asigura o soluţie tehnică de talie europeană. Avem în vedere interesul turistic general.

Fanteziile soluţiilor enunţate public în ziare sau la televiziune de diferite persoane, sau măsurile izolate adoptate de Primăria de la Constanţa, după intenţii oneste dar neverificate ştiinţific, privind remedierile ce se pot întreprinde la Mamaia, pot produce alte efecte nedorite, constituindu-se în final la bani aruncaţi în mare.

Ne permitem să evidenţiem câteva măsuri cu costuri relativ reduse, care pot remedia numai temporar şi local problema, fără să poată să readucă plaja la nivelele anterioare.

O soluţie americană

Cu aceleaşi probleme se confruntă de peste 20 de ani plaja de la Miami din Florida.

Este vorba de o plaje continuă de peste 20 km.

Am constatat din literatura americană consultală că situaţia este catastrofală pentru turismul din Florida. În unele locuri mari complexe turistice aflate în anii 1970 la marginea plajelor, au fost colmatate necontrolat în mod natural şi au ajuns la 2 - 3 km în uscat. Altele, locuinţe particulare aflate cândva la interior, au fost înghiţite şi distruse de degradarea plajei.

Măsurile temporare de umplere a plajelor prin dragaje şi refulare controlată au dat rezultate, dar efortul financiar trebuie menţinut constant.

Ca măsură temporară adoptată de americani, în plin sezon turistic, a fost pozarea unor baloane din cauciuc lungi de 5 m şi cu un diametru de 1 m, umplute cu nisip.

Aceste baloane numite de americani **Geotuburi**, sunt pozate unul în continuarea celuilalt la limita apei mării, pe plaje, ca nişte cârnaţi uriaşi. Rolul lor este de a opri spălarea nisipului depus pe plaje de furtunile declanşate la ţărm şi în acelaş timp de a permite trecerea lor în picioarele goale, de către turiştii amatori de scăldare în mare.

Un lanţ de asemenea Geotuburi pozate la început experimental pe un sector oarecare al plajei de la Mamaia, ar putea oferi temporar o soluţie, în problema degradării din furtuni a plajei. La adăpostul lor se pot face şi depuneri de nisip transportat cu basculantele pe plajele privatizate.

Un asemenea Geotub nu este distrus de furtună, nu poate fi deplasat şi nu se degradează în timp. Ele pot petrece iarna pe plaje şi pot fi aranjate la începutul fiecărui sezon turistic.

Soluţia nu a oferit nici plajelor americane o rezolvare.

Pentru cercetare şi proiectare

Împărţirea plajei de la Mamaia în sectoare de plaje.

Nimic nu se poate întreprinde pe plaje fără un studiu hidraulic pe model, în laboratoarele special amenajate şi dotate.

Fiecare sector de plaje se comportă diferit în cazul degradării permanente, asupra căruia intervenţia se face diferit. Astfel, în funcţie de adâncimea apei şi de profilul plajei, de poziţia plajei faţă de curentul din apă şi de debitul solid care mai trece prin faţa plajei, sunt necesare măsurători hidrografice prin sondaje sau cu alte aparate, ce sunt apoi computerizate şi urmărite prin satelit prin sistemul GPS.

Măsurile care se pot lua sunt specifice fiecărui sector sau generalizat, unind

fiecare sector cu ansamblul general.

Pentru Primăria din Constanţa

Refacerea şi îndesirea vegetaţiei arboricole (a tufişurilor permeabile în vânt) de pe plaja de la Mamaia, în special cele de la Tabăra de Copii de la Năvodari. Restabilirea unui regim de îndesire şi de înălţime favorabil acestor reţele de plantaţii.

Regimul arborilor înalţi a panourilor publicitare sau chiar al clădirilor înalte în apropierea plajei la Mamaia, trebuieşte reanalizat prin cercetări pe model.

Pentru Ministerul Lucrărilor Publice

Demolarea prin proiect de execuţie a digului crosă de la Midia pe ultimii 500 m şi înlocuirea lui cu un dig - pod sparge val permeabil pe fundul mării, care să permită readucerea curentului de litoral pe fostul traseu, în vederea traversării fostului obstacol cu aluviuni târâte de curent.

Pentru Ministerul de Externe

Rezolvarea prin tratativele cu Ucraina a problemei graniţei semnalate la gârla Musura.

Susţinerea Ucrainei, în intenţia ei de a canaliza pentru navigaţie cursul braţului Chilia.

În acest caz, orice măsură hidraulică luată de Ucraina, de regularizare cu jetele sau diguri de protecţie, de dragaj de adâncire a şenalului navigabil, va fi favorabilă geografic României, prin modificarea naturală a deltei secundare de la Chilia. Aşa va dispare braţul Starâi Stambul şi nou fomata gârlă de la Musura.

Cineva se întreba îngrijorat într-un articol de ziar recent, al cui este debitul de apă care se scurge pe braţul Chilia. Este al lui Dumnezeu spunem noi.

De aici şi nu în ultimul rând, readucerea prin construcţii inginereşti în apropierea ţărmului românesc la sud de Sulina, a debitului solid de la gura Chilia cel care acum este refulat la larg.

În loc de concluzie

Dacă plaja Mamaia s-a depopulat de nisip în 30 de ani, refacererile şi măsurile de prezervare a plajei, vor dura cu toate măsurile tehnice studiate pe model, tot atât. Dacă nu mai mult.

O soliţie radicală a refacerii echilibrului plajelor, ar fi încorsetarea plajei cu un ecran continu submers din beton armat, cel puţin la nivelul actual al plajei de la Hotelul Parc, sectorul cel mai afectat. Coronamentul acestui ecran amenajat cu Geotuburi fixe, va asigura cu trepte din cauciuc, trecerea turiştilor la scăldătoare în mare. Soluţia se va putea aplica local sau se va extinde, numai după ce va fi studiată pe model hidraulic câţiva ani la rând. Numai aşa.

Măsurile luate din birou vor strica definitiv plaja.

X. PLAJELE ORAȘULUI CONSTANȚA

La Constanța condițiile naturale de relief terestre și subacvatice au permis ca pe întregul contur al falezelor înalte, să se poată facă plaje. La baza falezelor înalte cu maluri loessoid - argiloase abrupte, supuse permanent prăbușirilor, s-a aflat peste tot o fâșie de nisip îngustă în unele locuri sau mai largă în altele, în funcție de natura fundului mării și a fundației stâncoase a taluzelor. Construcțiile de consolidare ale taluzelor făcute în ultimul secol, au înlăturat teoretic prăbușirile.

Apa Mare și Apa Mică la Constanța

La limita fâșiei de nisip, acumulat din aluviunile transportate natural de curentul litoral de la Dunăre pentru partea nordică a orașului, sau din măcinarea prin roluirea cu valurile mării a scoicilor în partea de la sud, s-a aflat dintodeauna o plaje cu o pantă lină continuă spre adânc.

Tipul de plaje formată prin acumulare sau prin măcinarea scoicilor, este caracteristică platformei orașului Constanța cu pante continui puțin adânci, fără zone sau grote periculoase.

Lățimea suprafeței de apă puțin adânci a variat pentru izobăta de la adâncimea de un metru în limite foarte largi.

Curentul natural nord - sud care transportă aluviunile de la Dunăre, a favorizat depunerile de aluviuni din zonele cu apă puțin adâncă în funcție de viteza curentului și de debitul de aluviuni transportat, separând două zone accesibile îmbăierii, **apa mare și apa mică.** Zonele sunt comparabile cu două râuri submarine cu adâncimi și lățimi variabile.

La nord de Constanța, de la Gura Portiței spre sud, la Capul Midia și Mamaia, până la Capul Peninsulei Constanța de la Farul Genovez (Hotel Carol), se constată pe toată această lungime de litoral *apa mare*, în care adâncimea apei de îmbăiere crește continu de la țărm până la 1 - 1,5 m adâncime, extinsă pe o lățime a plajei de la 10 m până la 50 m. Poziția celor două zone este în funcție de condițiile locale de cantitate de aluviuni, de natura fundului, de direcția curentului litoral, care se simte permanant în orice punct sub tălpile picioarelor.

În această *apă mare* îmbăierea și înotul oamenilor maturi și a copiilor peste

12 ani, se poate face sub sub observaţia însoţitorilor fără nici un pericol de înec. În schimb, pe aceiaşi lăţime de plaje copii sub 12 ani trebuiesc permanent supravegheaţi de către însoţitori.

După lăţimea de max 50 m enunţată, apare o contra pantă a fundului mării în care adâncimile din apă scad, ajungându-se la *apa mică.*

Este o platformă favorizată de depuneri, care se păstrează an de an, în care adâncimile ajung de la 0,5 m la maxim 1 m. La limita de la larg a acestei platforme de la *apa mică* a cărei lăţime variază de la 10 - 25 m, adâncimile cresc brusc spre abisul marin, aici din neatenţie petrecându-se cel mai frecvent accidentele prin înec. Aici acţionează de regulă serviciile cu bărci ale Salvamarului.

La sud de capul Constanţa unde fundul mării este stâncos şi curentul litoral al aluviunilor de la Dunăre este refulat spre larg, adâncimile din plaja de îmbăiere cresc uniform spre larg.

Curentul litoral se apropie de ţărm abia în zona plajei de la Mangalia, unde se petrece acelaş fenomen al şanţurilor (râurilor) paralele, până la sud de digurile portului de la Mangalia.

Fenomenul a fost semnalat în linii mari de Virgil Cotovu în anul 1945.

Oraşul Constanţa şi locuitorii săi au beneficiat de-a lungul timpului, de mai multe locuri unde se făcea plaje, iar oamenii se scăldau în mare vara în mod neorganizat. Desigur expusul la soare şi scăldatul în apele răcoroase ale mării, se putea face pe întreg conturul falezelor oraşului de către locuitori, în special cei de sex masculin îmbrăcaţi sau în costumul lui Adam.

Autorul a păţit o dată ruşinea pe la 12 ani, de a-şi pierde la scăldat costumul de baie, mai bine zis chiloţii în care trăiam toată vara şi după o ajunare fortuită pe durata unei zi lumină, să ajung acasă noaptea traversând lihnit de foame o parte din oraş în pielea goală.

Nu trebue uitată cealalaltă jumătate a populaţiei de sex feminin, care la fel ca şi bărbaţii doreau şi aveau nevoie de o scăldare gratuită.

Dar aici la Constanţa, ca peste tot în Europa şi Asia Mică femeile au fost supuse unei pudori cu tentă de sexualitate, întreţinută de cutumele şi religiile acestor locuri.

Mult mai târziu o bunică a mea a exprimat concepţia locuitorilor oraşului de atunci: *Televiziunea este bună, dar arată prea multă piele goală.*

Accidentul de teren din str. Cărămidari

La sfârşitul lunii ianuarie 1897, o mare porţiune din faleza de est a oraşului în lungime de peste 200 m şi o lăţime a falezei de aproape 50 m, a fost antrenată într-o mare prăbuşire. Surpătura a cuprins două străzi Cărămidari I şi II,

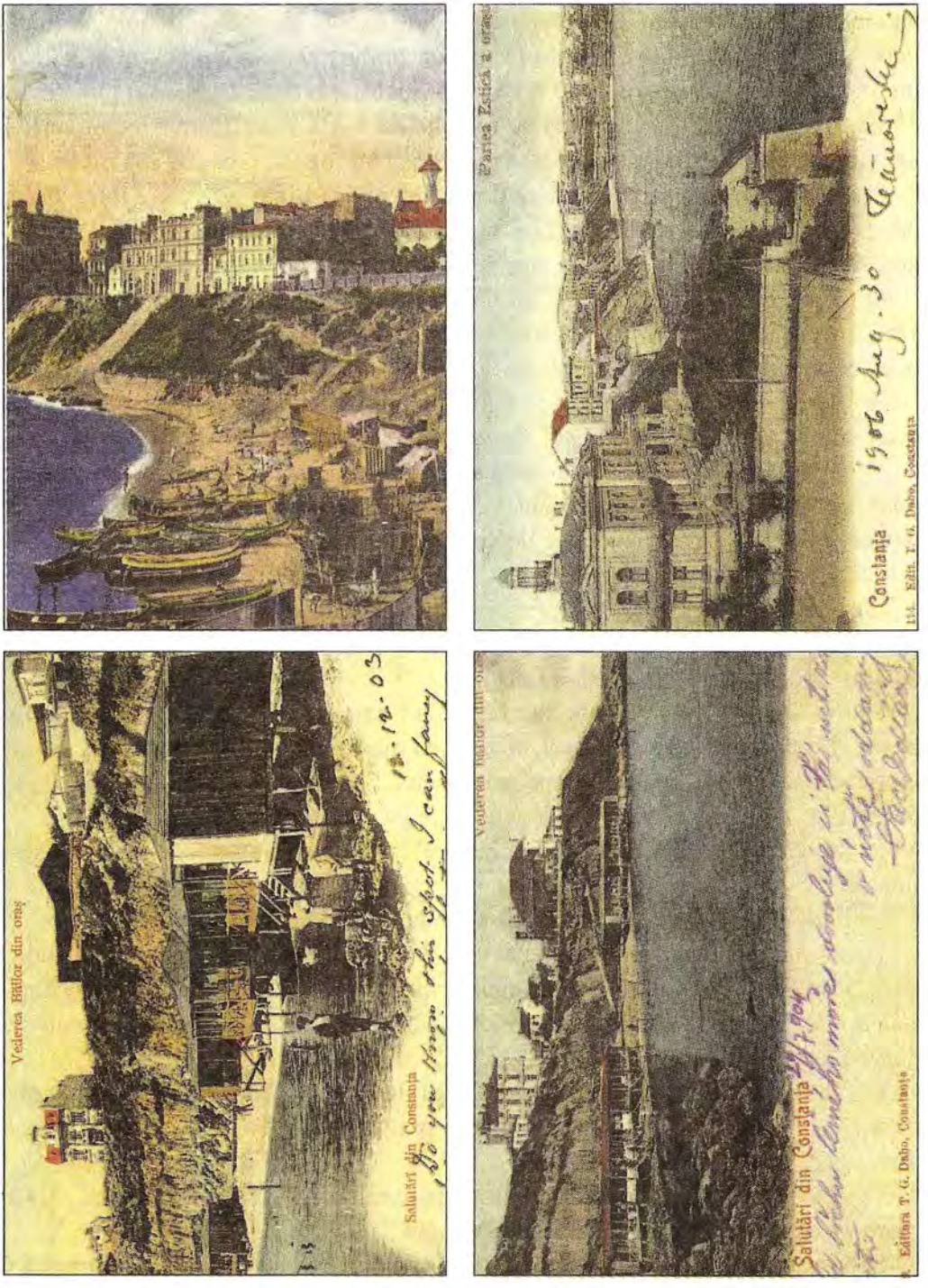


Fig. 49 – Plajele orașului Constanța – Colecția c.p.i. Marinel Chiriac.

paralele cu str. Mircea cel Bătrân imediat la sud de capătul bulevardului Ferdinand spre Biserica Greacă. Deoarece prăbuşirea s-a produs relativ lent (aproape două zile consecutive) nu au fost victime omeneşti, dar un număr de 35 de case de pe cele două străzi au fost distruse. Marea falie de pământ antrenată ca o felie de iaurt, a alunecat spre mare, pătrunzând chiar în apa mării.

Urmele acestei masive deplasării se văd şi în zilele noastre, chiar dacă pământul falezei a fost curăţat; platforma plajei are în dreptul Solarului pentru nudism de pe Plaja Modern, un bombament aproape un metru pe toată lăţimea.

O foarte cunoscută imagine cartofilă a preluat clişeul făcut de primărie în 1897, la expertiza prăbuşirii şi l-a difuzat pe o carte poştală ilustrată a felezei de la est a oraşului, de la Bd. Ferdinand la Hotel Carol.

În compensarea teritoriului pierdut din oraş, Primăria a deschis imediat la nord un nou cartier la capătul str. Griviţa devenită str. Smârdan, prin atribuirea de locuri de casă locuitorilor păgubiţi de prăbuşire. În prelungirea acestei străzi până la marginea oraşului de atunci din str. Eroilor, s-a deschis un bulevard botezat peste câţiva ani Domniţa Ileana, azi Bd. Mihail Eminescu.

Cansolidarea falezei de est

Între anii 1905 - 1913, Primăria oraşului a comandat ing. Anghel Saligny şi colabotatorului său de la Constanţa ing. P. A. Zahariade, un studiu şi proiecte de consolidare a falezei de est a oraşului.

Dintre acestea, consolidarea falezei de la Cazinou cu un zid de sprijin dintre poarta 1 a portului şi Hotel Carol, a fost cea mai însemnată în interval. Desigur lucrarea s-a realizat în două etape principale, ultima de la Hotelul Carol fiind definitivată până în 1960.

În deceniul 1930 - 1940 s-au realizat cele mai consistente lucrări de consolidare.

În 1930 - 1932 s-a construit digul Y de la Plaja Modern.

Un amplu proiect de construcţie al unui Port turistic la Constanţa a fost studiat de ing. P.A. Zahariade, cu mai multe variante de amplasament, una în faţa Cazinoului abandonată şi a doua, pe locul actual al Portului Tomis, folosindu-se digul Y de la nord.

Portul a căpătat denumirea de **Portul de la Cutere** (numele bărcii de agrement), care a fost început şi abandonat în pragul celui de al doilea război mondial.

Urmele digului din blocuri de beton artificiale de la Cutere se văd şi azi în mare, dincolo de digul de apărare al Portului Tomis.

Separat de acest port, în anul 1934 ing. Zahariade prezintă primăriei un proiect intitulat : *Oraşul Constanţa. Apărarea malurilor şi consolidarea*

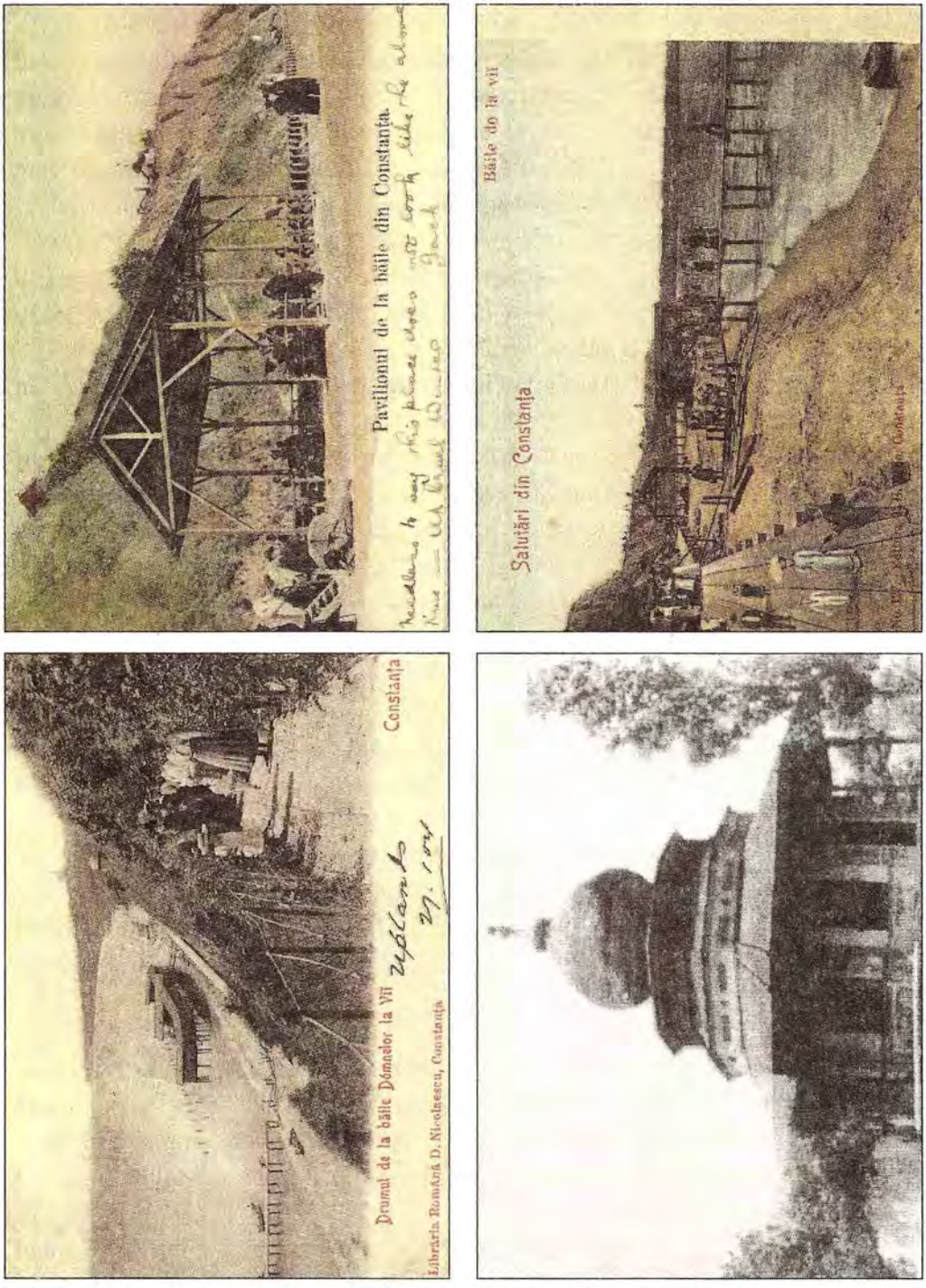

Pavilionul de la băile din Constanța
Băile de la vii
Salutări din Constanța
Drumul de la băile Pomelor la Vii
Constanța
Librăria Română D. Nicolaescu, Constanța

Fig. 50 – Plajele oraşului Constanţa – Colecţia c.p.i. Marinel Chiriac.

malurilor de nord - est. București 1934.

Proiectul judicios conceput, a avut intenția de a extinde cu spații intravilanul orașului în centrul său istoric, platforme de teren pe care să se construiască un cartier de vile. Cu acest proiect se asigura și consolidarea malurilor dintre Biserica Greacă și str. Ion Rațiu, cu un dig **longitudinal de bordură**, pe care urma să se amenajeze un bulevard spre Mamaia.

Digul construit a fost cunoscut sub denumirea de Digul de la Trei Papuci.

Digul de bordură realizat din blocuri artificiale din beton așezate în trepte, a fost început de la Plaja Modern și continuat până la Spitalul Militar pe o lungime de 400 m, fiind întrerupt de al doilea război mondial.

Digul a fost construit de antrepriza ing. Aurel Ioanovici, cel care a realizat în port Gara Maritimă și Hotelul Rex de la Mamaia.

În anul 1987, digul abandonat, a fost arbitrar demolat cu consecințe previzibile viitoare, asupra stabilității falezei pe toată lungimea. În alveolele lăsate transversal pe plaje, valurile de furtună au acces direct în pânza freatică a falezei.

Faleza poate aluneca oricând cu toate chesoanele din beton înfipte în mal .

Între anii 1957 - 1962, s-au început consolidările falezei de est cu chesoane din beton armat, de la Biserica Greacă până la Spitalul Militar, înglobate în masivul malului pe o adâncime variabilă de 8 - 10 m, racordate cu drenuri de colectare a apelor de infiltrații ce se descarcă la mare.

Nu avem cunoștință despre unele lucrări recente de întreținere a acestor drenuri.

În locul portului de la cutere a fost construit între 1957 - 1962 Portul Turistic Tomis, după alte proiecte întocmite de ing. Mircea Ulubeanu, (n. 1912) studentul practicant al lui Ioanovici, Zahariade și Cotovu, viitorul șef de proeiect al Extinderii Portului Constanța.

PLAJELE ORAȘULUI

Din amintirile copilăriei mele și parțial din documentele Arhivelor Naționale filiala Constanța de la fondul Primărie, în limitele orașului Constanța excluzând Mamaia, au existat pe parcursul unui secol, locuri unde s-a făcut plaje; în unele locuri fiind amenajate plaje organizate de Primărie, în cele mai multe însă fără o organizare administrativă.

Anii în care au funcționat plajele respective sunt greu de stabilit. În cele mai multe cazuri ele funcționează neoficial și în zilele noastre, cu acceptul tacit al primăriei orașului. Din această cauză accidentele prin înec se produc anual.

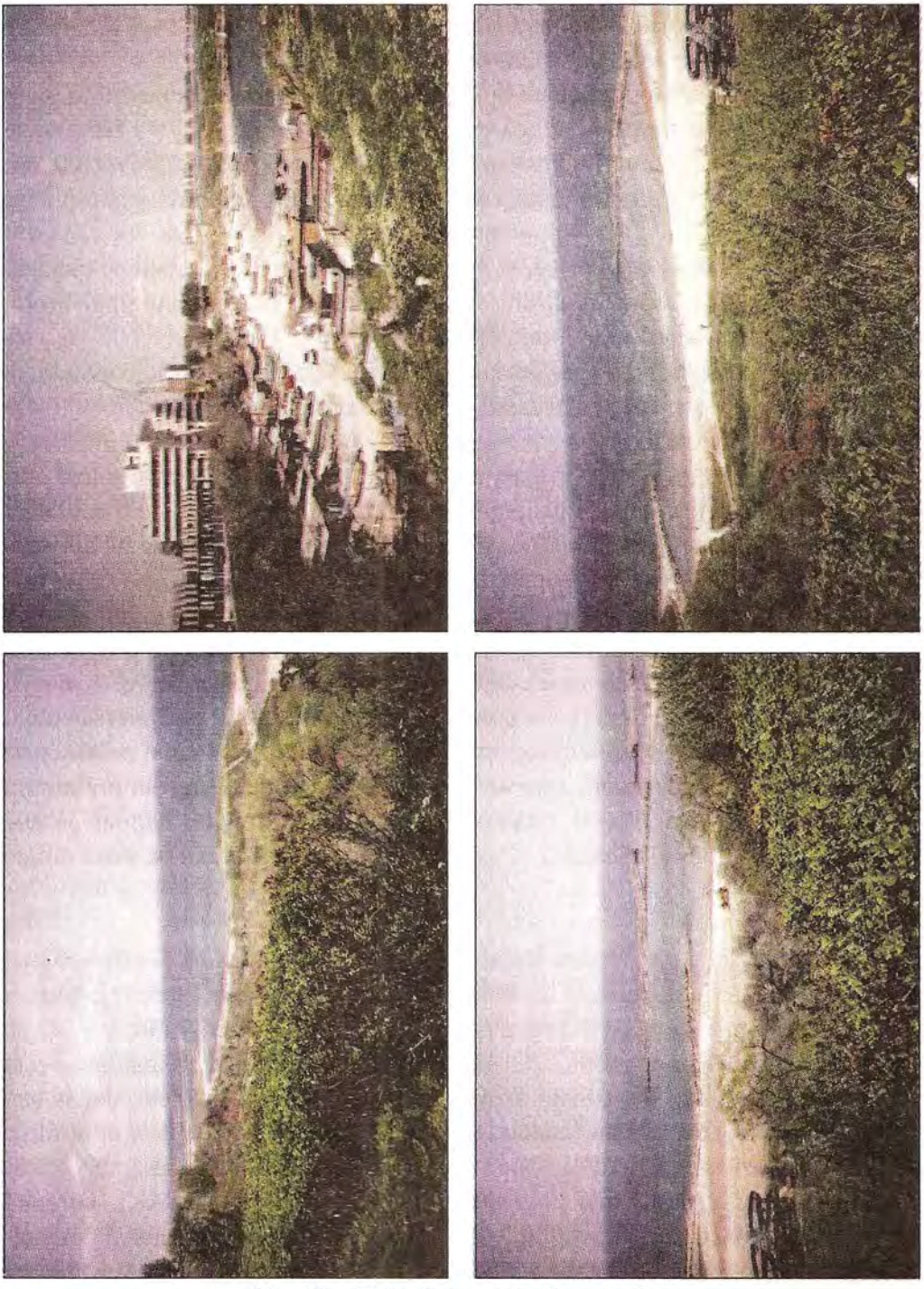


Fig. 51 – Epiuri de protecţie actuale.

Responsabilitatea nimănui. Poate doar a decedaților.

Plaja de la Pescărie sau de la Cap Singol

Este cuprinsă între locul în care apele Lacului Tăbăcărie deversează în mare și fosta Tăbăcărie a orașului, aflată undeva în str. Soveja. Aici s-a făcut și se face plaje ocazional, locul fiind rezervat mai mult unui punct pescăresc cu bărci. Zona este greu accesibilă din cauza felezei înalte și a fundului submarin care este stâncos.

La capătul nordic al plajei, recent s-a constuit un epiu transversal pe plajă cu intenția vădită de a reține ceva din aluviunile transportate de curentul litoral spre sud atât de necesare plajei de la Mamaia.

Numai că natura funcționează după alte legi, decât cele insuficient studiate de proiectanți și depunerile apărute nu sunt cele scontate.

Plaja de la Tăbăcărie

A fost cuprinsă între str. Soveja și str. Ion Rațiu. Înainte de construirea epiurilor de la Pescărie, plaja cu nisip a avut o lățime de 10 - 15 m cu o calitate a nisipului de la uscat foarte bună, iar până la *apa mică* exista o distanță apreciabilă. Din cauza însuficientei popularizări prin presă a plajei, ea a fost și este frecventată doar de locuitorii cartierului Tăbăcăre. Datorită epiului de la Pescărie azi plaja s-a deteriorat ca urmare a absenței depunerilor și din cauza unor construcții de epiuri noi care au însemnat bani aruncați în mare.

În partea din spre sud plaja s-a numit și **Plaja Ion Rațiu** în apropierea străzii omonime. Delimitarea a fost făcută până în anii 1965, de un canal deversor de canalizare ovoidal din beton, care colecta apele uzate menajere din preimetrul Spic de Grâu din Bd. Tomis, Stadion, Piața Chiliei, Spitalul Militar pe Bd. Mamaia și de cartierul Tăbăcărie. Canalul deversa liber în mare pe toată durata anului.

Plaja Tataia

A fost cuprinsă între str. Ion Rațiu și Spitalul Militar. A fost și este cea mai frecventată plaje neorganizată de Primărie. Pe pantele neuniforme ale falezei coborârea era amenajată de tineretul cartierului cu trepte de coborâre la plaje an de an, contra unei sume modice colectate. Pe această plaje se adunau în fiecare zi de vară câteva sute de oameni. Pe plaje toată lumea se cunoștea, aici se stabileau prietenii și se dădeau întâlniri, aici s-au întemeiat multe dintre familiile vârstnice de azi ale cartierului. După încorsetarea de azi cu două epiuri transversale, plaja s-a extins mai mult decât limitele ei anterioare. Aici, curentul litoral a funcționat după previziunile inginerilor care le-au proiectat și construit, numai că s-au modificat noțiunile de *apă mare și apă mică*. Apa mică a dispărut fiindcă s-au modificat traseele curentului litoral.

La vapor. În toamna anului 1922 la Capul Tataia, remorcherul grecesc **Valeria** a eșuat în condiții de ceață, după rapoartele C.P.C.

Construcția din lemn a navei a fost distrusă în câțiva ani de valuri, pe loc la adâncimea de max. 250 m, rămânând cazanul de aburi ai vaporului (motorul).

Spre acest punct de la Tataia s-au avântat câteva generații în înot, deosebindu-și bărbăția în pragul adolescenței juvenile. Pe traseul spre vapor, de la apa mică, pe aproape 50 m, au existat permanent ziua, tineri care susțineau moral copii de 12 ani, aceia care aveau curaj să se avânte. Eu m-am numărat printre ei. Așa am deslușit limita dintre curaj și realitate. Bravând, nu am fost singurul. Aici au învățat să înoate toți copiii cartierului.

O măsură absurdă, hilară, născută din teama de a nu fugi în Turcia (obsesia comunistă de la Constanța), a dus la dinamitarea **vaporul** prin anii 1957-1958, în speranța de a se obține fier vechi.

Nu s-a recuperat nimic, dar speranța tuturor tinerilor cartierului Tataia, și a mea totodată, a fost anulată de o prostie.

Plaja de la Trei Papuci (v. legenda plajei mai departe)

A fost cuprinsă între Spitalul Militar și str. Ștefan cel Mare la restaurantul Zorile.

O vreme plaja a purtat numele de **Domniţa Ileana** după numele bulevardului de sus de pe faleză în lungul căruia s-a aflat. Plaja apare pe o imagine cartofilă editată după anul 1920 purtând această denumire. Avem convingerea că clișeul după care a fost editată vederea, a fost ridicat până în anii 1911 - 1913, deoarece zidul de sprijin din beton care mărginește plaja sub faleza de loess, a fost construit după un proiect special întocmit pentru a delimita plaja.

Probabil că o intervenție a casei Regale după primul război mondial, a schimbat denumirea plajei care purta numele unui copil, al Prințesei Ileana n. 1912.

Plaja Modern

Este cuprinsă între Bd. Ferdinand și Biserica Greacă.

Plaja a început să fie frecventată intens abia în anii 1932 - 1933, fiindcă efectele înisipării plajei ca urmare a digului Y construit, au apărut imediat. Înainte de acești ani plaja nu avea o platformă cu nisip pe care oamenii să poată să stea la soare, golful de sub biserica Grecească fiind foarte îngust, aproape inexistent datorită loessului prăbușit din faleză, care murdărea picioarele disgrațios.

A fost și este singura plaje amenajată oficial de Primărie, ca urmare a aceluiași proiect amintit anterior, apărută artificial după terminarea digului Y din proiectul lui Zahariade care mărginește la sud plaja. În general rolul digului

capcană a fost realizat. Plaja s-a extins foarte mult.

Înainte de demolarea digului longitudinal de la Trei Papuci, plaja avea cea mai bună calitate a nisipului aglomerat de transportul de la Dunăre, fiind depășită doar de Plaja Mamaia.

În prezent din cauza demolării digului amintit plaja a devenit parțial practicabilă din cauza bătătoririi nisipului și spulberarea lui din vânturi.

Plaja Duduia

S-a aflat la baza falezei de sub Biserica Armeană în micul golf natural.

Primul loc atestat documentar, unde s-a făcut plaje în mod organizat la Constanța s-a aflat în acest punct, atunci când în 27 aprilie 1887 primăria orașului a organizat o licitație, pentru amenajarea unui local destinat băilor de mare, adjudecată chiar în acea zi. Plaja a primit numele de Băile Duduia.

Plaja a funcționat aproape 35 de ani (187-1932) numai pentru locuitorii orașului, fiindcă se afla la îndemână chiar în mijlocul localității, frecventată mai mult de femei.

Numele plajei a fost dat de soția câștigătorului licitației din anul 1887, care vindea bilete de intrare pe plaje.

Femeia tânără salutată de vizitatorii politicoși *duduia*, și-a transformat în anii următori apelarea în renumele de Duduia. Doamna respectivă închiria cu ziua pe lângă cabinele de dezbrăcare construite din lemn, umbrelele sau șezlongurile și detaliul cel mai important, galenții.

În apa de scăldare nu se putea intra fără galenții din picioare, deoarece stâncile din care era alcătuit fundul mării aferent plajei, era impracticabil producând răni la picioare.

Plaja Diana

S-a aflat mai spre sud de plaja Duduia aproape sub clădirea Hotelului Palas, cu coborârea de pe faleza orașului de pe str. Diana din fața Geamiei Carol I.

A fost o plajă care nu a putut concura cu plaja Duduia. Aici plaja de nisip era practic inexistentă, intrarea la scăldat în mare făcându-se printre stâncile aparente peste apă în marginea plajei.

Plaja Doamnelor

Denumirea plajei a existat în atenția turiștilor și totdeauna a primăriei, care a încercat să confere celor două amenajări existente descrise anterior plaja Duduia și plaja Diana, un renume fragil și repede uitat de locuitori. Confuziile se nasc și se transmit mai mult verbal. Numai câteva imagini cartofile au păstrat denumirea acestor plăji.

Debarcaderul de la Cazinou

Pe tot perimetrul falezei amenajate cu zid de sprijin de la Cazinou, nu s-a

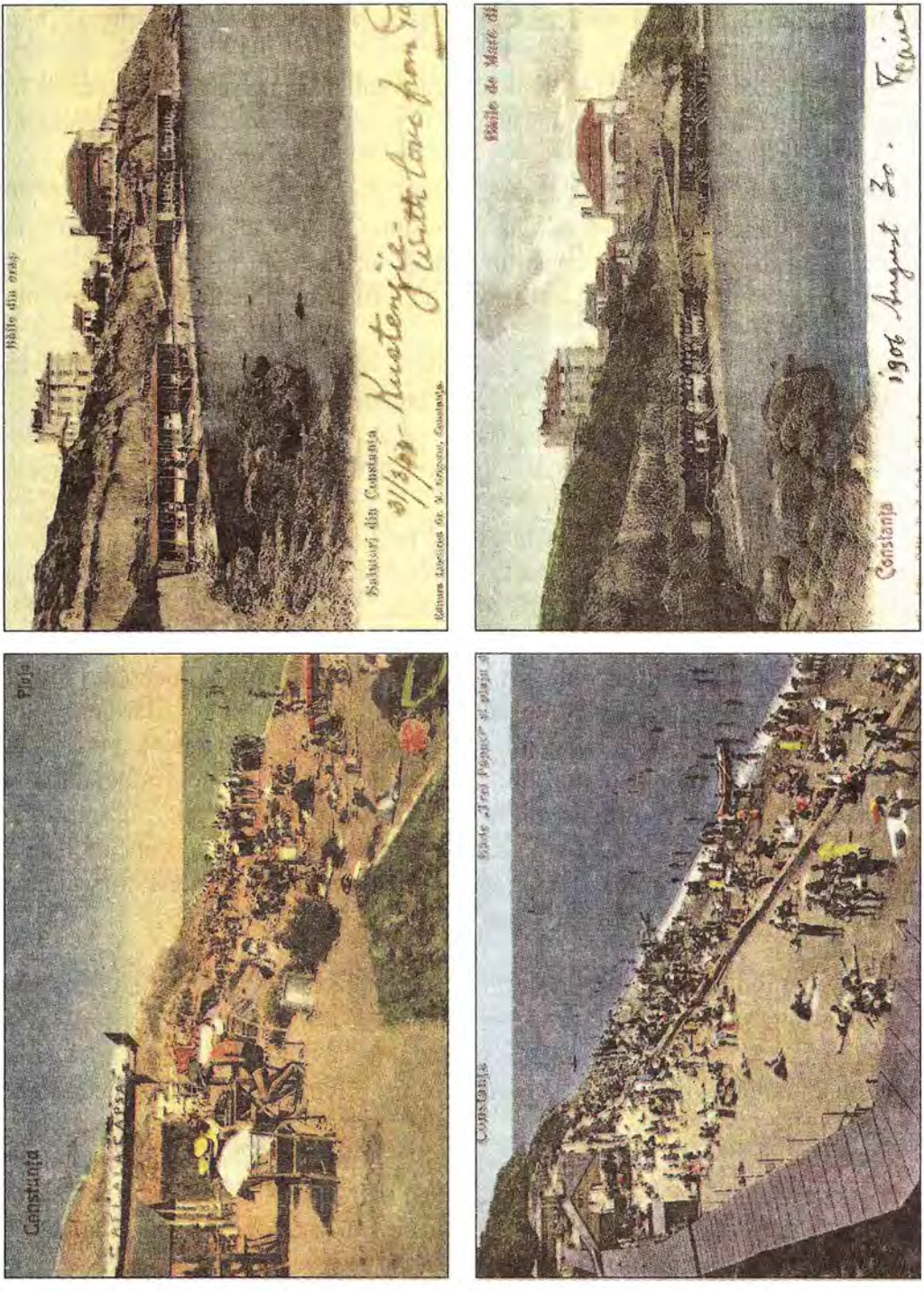


Fig. 52 – Plajele oraşului Constanţa – Colecţia c.p.i. Marinel Chiriac.

făcut niciodată plaje, dintr-o disciplină şi o pudoare a întregii populaţii a oraşului.

Rareori, doar turiştii neştiutori se dezbracă sub zidul de sprijin şi se scaldă în mare, aflând după aceia că fundul stâncos al mării le provoacă tăieturi adânci în scoicile prinse de roca de bază.

Debarcaderul pentru bărci de sub Cazinou aflat între proeminenţa zidului de sprijin al monumentalei clădiri şi digul portului Constanţa, a avut o lungime de aproape 50 m. Digul a fost construit o dată cu Cazinoul în anul 1909. Digul neîntreţinut vreme de decenii a fost rupt de o furtună violentă de la Constanţa din anul 1962.

Destinaţia acestui debarcader a fost de a ambarca în bărci mari 10 - 15 pasageri şi de a-i transporta peste port la Plaja de la Vii, la digul de sud al portului. În serile de vară turiştii puteau face un agrement cu bărcile trase la rame de doi barcagii profesionişti şi de a face o călătorie închiriată cu ora pe apele mării.

Transferul a funcţionat până în pragul primului război mondial, iar agrementul pe mare s-a menţinut până la al doilea război mondial. Apoi din teama de a nu fugi în turcia, agrementul a fost anulat.

Plaja de sub Tribunal

Pe marginea umpluturilor neterminate ale portului până la începutul anilor 1900, pe porţiunea cuprinsă sub actuala clădire a Muzeului Marinei, între poarta 2 şi poarta 3, plaja neorganizată a funcţionat cu intermitenţe, mai mult pentru populaţia feminină a oraşului. Aici se montau vara panouri din stuf care ascundeau privirilor indiscrete, femeile care oricum făceau baie în cămăşile lungi de acasă. Partea proastă era că umpluturile de pământ, ascundeau nisipul plajei iar picioarele frumoaselor, arătau până la domiciliu ca după o partidă de amestecat chirpici.

Plaja de la Vii

Pe latura opusă de la vest a falezei oraşului Constanţa, începând de la poarta 2 a portului şi continuând spre poarta 4 actuală, urmând mai departe spre vest spre poarta 5 se făcea plaje şi scăldat prin tradiţie, locul fiind în afara ariei oarecum locuite a oraşului; la acea vreme în afara privirilor voieriştilor de ambele sexe.

Plaja a fost frecventată neorganizat de locuitorii care îşi amenajaseră culturi de viţă de vie, pe aceste locuri imediat după anii 1878 - 1880. Anterior acestor ani nu se puteau face plantaţii de viţă de vie, deoarece religia musulmană nu permitea consumul băuturilor fermentate şi cu greu se putea accepta că femeile indiferent de religie, puteau să se expună chiar îmbrăcate văzului public.

Despre viile din această zonă de pe faleza de vest a portului avem suficiente descrieri în jurnalul lui Pamfil Polonic, inginerul hotarnic al lui Gr. Tocilescu.

Dintr-un document din Athivele Naţionale din anul 1889, un fost angajat al companiei engleze DBSR de la Constanţa pe nume I. Gruber cere Primăriei ca, în *conformitate cu decizia Consiliului de higienă şi salubritate,* aprobarea de a construi *alăturea de baraca mea de la Vie, o clădire care va servi ca fabrică de bere.*

Întreprinzătorul Gruber pe locurile sale a construit fabrica şi a cumpărat o clădire veche pe faleză,, deasupra Plajei de la Vii. Braseria cumpărată de acesta în mod foarte original într-o clădire din paiantă cu un turn cu cupolă, a avut la interior pereţii pictaţi în frescă. Informaţii fără valoare spun că această clădire a fost *Casa Pazei* (nesemnificativ) Construcţia apare vizibilă pe faleza superioară în mai multe ilustrate ale vremii, ce poartă titlul Plaja de la Vii. Construcţia abandonată a braseriei a rămas vreme de decenii pe faleză, fiind demolată în anii 1970 - 75 ai contrucţiei Centrului de Scafandri.

Documentul din 13 iunie 1895, aflat în Arhivele Naţionale filiala Constanţa la care facem mai departe referire aminteşte că : *Băile construite pe lângă port sunt în număr de patru, din care două instalaţiuni în faţa oraşului* (sub Tribunal şi la poarta 3 la Serpentină de mai sus care trebuiau închise ca urmare a construcţiei portului, n.n.)*; iar următoarele două la Vii* (la Viile Vechi ale oraşului, fost cartier neoficializat administartiv, acolo unde se află azi Baza de Scafandri ai Marinei, n.n.); ..... , *Cele două instalaţiuni de la Vii, pentru bărbaţi şi femei, sunt construite din nou în anul curent* (1895, n.n.), ... , *fiind aşezate pe piloţi de şine de cale ferată, ... ; Scările de scoborâre de la vii* (de pe faleza înaltă, n.n.), *în apă* (la nivelul mării, n.n.), *sunt construite din lemn, destul de solide. .... , în apropierea malului nu s-au depărtat toate rămăşiţele piloţilor care au servit de suport instalaţiunilor mai vechi; .... şi locul unde se afla carcasa unei corăbii vechi, ... , lângă băile pentru bărbaţi. Debarcaderul construit la Vii servind la acostarea bărcilor* (care separa cele două sexe şi locul unde acostau bărcile care veneau din oraş, din zona viitorului Cazinou, n.n.), ... , *urma să fie reconstruit.* Documentul vorbeşte şi de unele măsuri pentru Salvamar.

Probabil că acelaş Gruber a avut iniţiativa de a construi în anul 1895 stabilimentul din scânduri pentru băi de la nivelul plajei, separat în două construcţii pentru femei şi pentru bărbaţi de debarcaderul de acostare. O serie de alte c.p.i. din acele vremuri vin să arate acest stabiliment.

În anul 1902 s-a început la sud de actuala poartă 4 a portului, construirea Staţiei de Petrol la baza falezei înalte a oraşului, pe un teren câştigat prin îndiguire asupra mării. Platforma staţiei a fost mobilată în scurtă vreme cu rezervoare

metalice pentru depozitarea produselor petroliere ce se exportau, cu măsuri adecvate împotriva poluării petrolului ce putea accidental să se deverseze. Cu toate măsurile de protecţie luate mirosul greu de petrol, care se degaja prin capacele deschise ale rezervoarelor ce se aeriseau noaptea, nu a fost înlăturat.

Traseul liniei de vacanţă spre plaja de la Vii

Pentru deservirea Staţiei de Petrol, deasupra pe creasta falezei s-a construit un triaj cu linii ferate la început cu două linii, de unde vagoanele cisternă cu petrol descărcau produsul gravitaţional spre rezervoare, sau direct spre vapor.

La cererea primăriei, direcţia CFR Constanţa a prelungit în anul 1903, una din cele două linii ale triajului cu 300 m, pe care un tren cu vagoane de clasă transporta vilegiaturiştii din Constanţa la Plaja de la Vii, în patru curse zilnice. Pentru debarcarea turiştilor s-a construit în lungul liniei pe aproape 100 m, un peron din lemn cu trei trepte şi o platformă de debarcare nivelată. Linia a funcţionat în orarul staţiei CFR vreme de câţiva ani.

Îmbarcarea pasagerilor se făcea în Constanţa pe faleza de sus de la poarta 1, acolo unde se află statuia lui Anghel Saligny, pe o fostă linie ferată prelungită pe str. Ovidiu.

Trenul de vacanţă avea mai multe halte:

- *Halta Ovidiu,* la punctul de plecare în dreptul Hotelului Terminus, până la statuia lui Angel Saligny de azi;
- *Halta Tomis,* lângă actuala clădire a Mozaicului;
- *Halta Thetis,* la Casa de Piatră din colţul str. Sulmona de azi cu str. V. Canarache, fostul Hotel al DBSR cu ieşire la linie;
- *Halta de la Canton,* aflat într-o plantaţie azi defrişată, de pe locul actual al staţiei de tramvaie şi troleibuze de la gara nouă a oraşului;
- *Halta Plaja de la Vii,* dincolo de triajul de petrol; aici primăria a amenajat un peron din lemn cu trepte, care apare în câteva c.p.i. din vreme;

Cartierul de locuinţe apărut în jurul Haltei de la Vii a primit denumirea neoficializată de Viile Vechi, abia după ce s-a înfiinţat în partea de vest a oraşului la CED, cartierul cu denumirea oficializată de primărie de Viile Noi.

Începând cu anul 1905, Plaja de la Vii a intrat în concurenţă cu Plaja de la Mamaia şi din lipsă de vagoane de clasă pentru călători, transportul de călători a fost întrerupt în anul 1909.

Plaja organizată la Vii, şi-a pierdut din interes începând cu acel an mai ales din cauza staţiei de petrol a portului, iar funcţia turistică a fost păstrată până după primul război mondial, când din anul 1927 berăria Gruber s-a mutat de la plaje pe Şoseaua Mangaliei.

O serie de cărţi poştale ilustrate tipărite în Germania în anul 1909, poarta

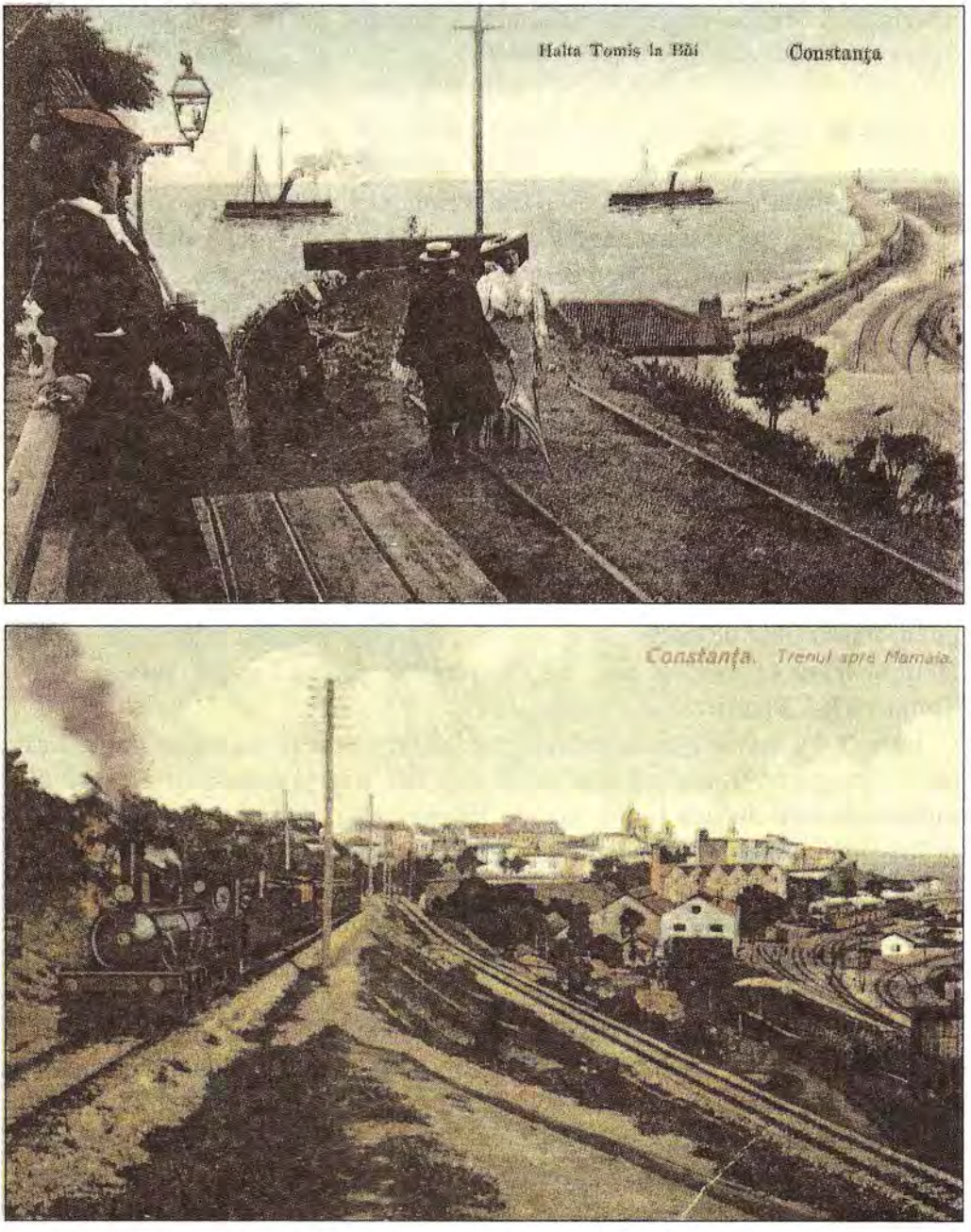


Fig. 53 - Plecarea trenului de vacanţă din Constanţa

- Peronul Haltei Ovidiu de la Poarta 1 pe locul Staţiei lui Anghel Saligny.

- Inscripţia eronată pe c.p.i; trenul de vacanţă va intra în Gara Constanţa, venind de la Halta Ovidiu – În dreapta linia ferată de coborâre în port, depoul de locomotive şi Magaziile Genoveze. (Colecţia Marinel Chiriac)

inscripţia ilustraţiei neglijent corectată cu numele de Plaja de la Vic, altele Staţia Terminus, s.a.

Linia de cale ferată spre Staţiunea Mamaia Băi

La începutul secolului al XX - lea, Primarul Constanţei Ion Bănescu abia ales în funcţie, a constatat degradarea Plajei de la Viile Vechi, din cauza mirosurilor neplăcute degajate de rezervoarele cu petrol ale portului.

Interesat de dezvoltarea turismului balnear la Constanţa şi în dorinţa de a elibera centrul oraşului de linia ferată de pe str. Ovidiu cu toate avatarurile sale, bariere cfr, halte, locomotive, vagoane etc, primarul Ion Bănescu a intuit că la Mamaia, se poate amenaja o plaje în interes turstic.

A început tratativele cu Direcţia intreţinere linii din CFR - Serviciul Linii Constanţa şi primind sprijinul lui Anghel Saligny la acea vreme Director General în MLP, a iniţiat construirea liniei ferate spre viitoarea ***Staţiune Mamaia Băi***, ca o investiţie publică a Primăriei oraşului.

La Constanţa, era momentul cel mai favorabil pentru construcţia acestei linii pe un traseu liber de orice alte impedimente, deoarece abia în acei ani intravilanul oraşului se stabilise până ***La Cotitură*** (azi blocul Capitol, intersecţia bd. Tomis cu bd. Mamaia).

Proiectul a prevăzut încorsetarea oraşului cu o linie ferată cu un singur fir de circulaţie, pe un traseu pornind din Gara Constanţa şi folosind traseul liniilor industriale care duceau la magaziile CFR de pe str. Avram Iancu, a stabilit o primă Haltă în Piaţa Ştefan cel Mare, aflată azi la intersecţia de la ICIL (Liceul Ovidius).

Din acest punct linia pornea pe un traseu nou atunci proiectat, ocolind cimitirul musulman din Piaţa Griviţei, traseu care se îndrepta direct spre movila ***Avretük Tepe*** de la Cotitură, pe care a demolat-o cu acel prilej.

Mai departe spre Mamaia, s-a ales traseul cel mai favorabil pe fostul drum de trăsuri şi căruţe ce ajungea la nord de oraş, pe la ***Tataia***, singurul obstacol pe traseu fiind deversarea în mare a Ghiolului Mic, depăşit uşor cu un pod din beton armat la ***Pescărie***.

Linia ferată a conturat în acele vremuri viitorul traseu al bulevardului Regina Maria (azi bd. Mamaia), stabilit de la intersecţia liniei ferate cu bd. I.G. Duca şi până la podul de la Pescărie, punct aflat la intrarea în Staţiunea Mamaia Băi.

Cu acest prilej, Primăria a avut ideea şi iniţiativa de a delimita cu borduri într-un scuar central linia ferată, scuar care desparte şi azi cele două sensuri ale bd. Mamaia (fost Lenin).

1 - linia 1905-1927
2 - linia 1927-1939
3 - linia Taşaul-Cap Midia
4 - Linia pentru staţia Palas

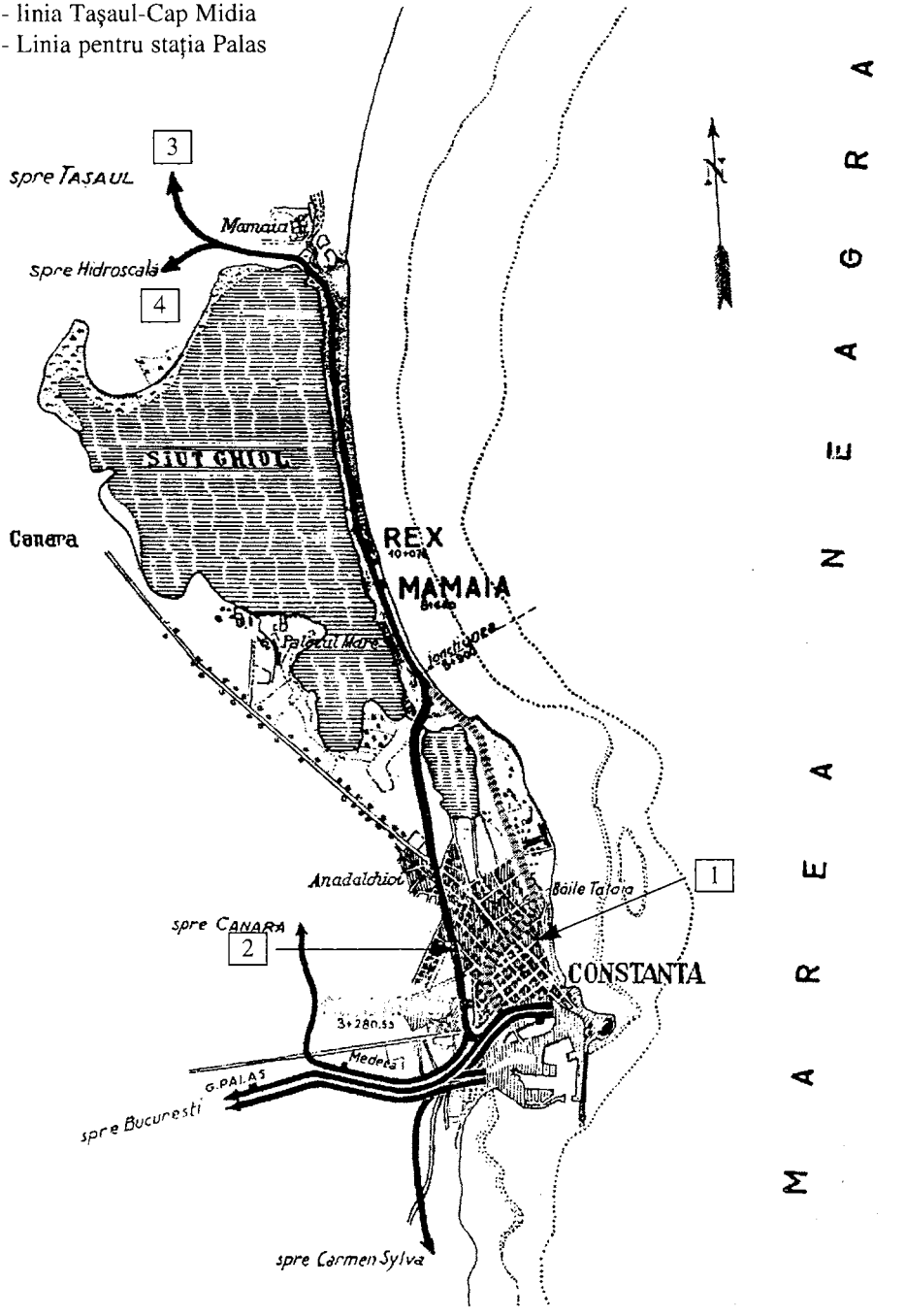


Fig. 54 - Linia ferată Constanţa - Mamaia Băi.

Am precizat anterior că lăţimea amprizei şi înălţimea (+ 19 feet) a movilei Avretük Tepe inclusiv masivitatea volumelor pământului ce trebuia excavat din movilă, au impus lăţimea de peste 40 m a bulevardului actual.

Linia ferată construită în lungime totală din staţia Constanţa şi până la Mamaia de 7 + 850 km , a fost pusă în funcţiune la 2 octombrie 1905 - lună aniversară în calea ferată dobrogeană - în anul când se împlineau 45 de ani de la 4 oct. 1860, de când se pusese în funcţiune linia Constanţa - Cernavodă.

Punctul pentru dezvoltarea plajei Mamaia Băi stabilit în anul 1905, a fost ales în dreptul **Restaurantului Bar Castel, fost Vatra, fost Orient**, din zilele noastre. Traseul care străbătea oraşul era mult mai scurt decât oricare alte variante ocolitoare.

Pe traseul liniei au fost stabilite patru halte : **Halta Ştefan cel Mare; Halta Aegissus,** la Cotitură (Capitol); **Halta Tataia,** în centrul de greutate al cartierului de atunci din str. Turda; ***Halta Mamaia Băi.***

Dincolo de podul de la Pescărie în zona Mamaia, linia ferată a avut traseul aflat pe direcţia din zilele noastre a bulevardului principal al staţiunii, chiar prin pădurea aflată în marginea trotuarului din spre mare al bulevardului, având în vedere că arborii de pe fosta ampriză a liniei ferate nu erau plantaţi.

Staţia CFR Mamaia amplasată la km 7 + 850 a fost amenajată într-o clădire nouă, construită în colaborare cu un partener privat, care în frumoasa construcţie a amenajat braserii şi restaurante.

În zilele noastre, fosta clădire a Staţiei CFR Mamaia (folosim această expresie pentru a deosebi clădirea de viitoarea Gară Mamaia) se regăseşte între zidurile fostului Castel Regal, actualul Restaurant Orient, o construcţie originală datorită acoperişului în mai multe ape, proiectat cu două rânduri de acoperiş cu luminatoare şi parasolare pe toate laturile.

O serie de c.p.i. de mare valoare de circulaţie azi printre cartofili, editate în acea vreme de editorii G. Dabo şi G. Tănăsescu din Constanţa, O. David şi M. Saraga din Bucureşti, arată cu suficiente detalii aspectul luxos al ansamblului CFR de la Mamaia, asemănător staţiunilor balneare de pe coasta franceză de la Biaritz.

Promenada acoperită şi chioşcul cu cupolă construit la marginea apei, vizibile în toate vederile epocii, au fost ulterior demolate.

În zilele noastre clădirea iniţială a fost reparată dar aspectul exterior a rămas acelaşi.

Trenurile de vacanţă pentru Staţiunea Mamaia Băi au circulat în mersul trenurilor prin haltele enumerate mai sus, programate în timpul sezonului estival între anii 1906 - 1914. Evenimentele politice premergătoare ale anilor primului război mondial au condus la suspendarea circulaţiei estivale după opt

ani de exploatare.

După război, orașul Constanţa începuse deja să se extindă dincolo de linia ferată de pe bd. Regina Maria, astfel că circulația cu locomotive și vagoane cu bariere prin oraș, a început să impiedice noua sistematizare.

Între anii 1914 - 1927 pe linia astfel construită trenurile au circulat ocazional doar în regim de trenuri de marfă, fără să apară în mersul de tren de persoane.

În anul 1928, s-a luat măsura de desființare a liniei de pe bd. Regina Maria și de mutare a liniei pe un alt traseu spre Mamaia, pe bd. Al. Lăpușneanu atunci nedenumit, odată cu apariția unor noi beneficiari de depozite de mărfuri din zona Oborului.

Pe acest nou traseu linia a avut o lungime mai mare cu aproape 3 km.

Linia a fost construită spre Mamaia de data asta cu mai multe scopuri.

Permanent, pentru deservirea ***Flotilei de Hidroavioane*** de la ***Palazu Mare*** și în sezonul estival pentru turiști.

Ofițerii (70 persoane) și subofițerii flotilei (100) nu aveau alt mijloc de transport până la ***Hangarele Noi*** (Palazu Mare), astfel că s-a apelat prin protocol CFR - MAN la acest procedeu. Militarii se deplasau cu trenul până la Mamaia, de unde cu șalupele flotilei erau traversați peste Ghiolul Mare tur - retur.

Pe noul traseu de pe bd. Lăpușneanu, linia ferată construită în anul 1928 pe la Gâtuitură, spațiul cel mai îngust dintre ***Ghiolul Mic*** (Lacul Tăbăcărie) și ***Ghiolul Mare*** (Lacul Siutghiol) peste un pod din beton din viitorul Sat de Vacanță, a fost racordată în fostul traseu la km 5 + 900, devenit km 7 + 850 pe noul traseu.

În Mamaia, linia veche a fost ripată de pe bulevardul principal pe un nou traseu, ce urmărea conturul lacului Siutghiol până la viitoarea construcţie a Gării Mamaia km 9 + 200. Bulevardul principal al stațiunii a rămas între linia ferată și construcţiile balneare din stațiune.

Gara Mamaia a fost o clădire specifică CFR, construită în zidărie de cărămidă placată cu moloane de piatră. Clădirea a avut două spaţii principale, oficiu și mișcare, la exterior având un peron pe stâlpi acoperit fără pereți. Ulterior construcția a fost abandonată altor folosinţe.

Pe acest traseu, linia a funcționat în afara sezonului cu trenuri automotoare, iar în sezonul estival cu 12 perechi de trenuri de persoane pe zi. Plecarea din Gara Constanța oraș.

Cu aceste noi lungimi, linia ferată pentru Mamaia Băi apare în mersul de tren din 4 mai 1939, cu următoarele distanțe cumulate: Constanța km 0 + 000; Constanța, Piața Ștefan cel Mare km 2 + 000; Constanța str. Carol km 4 + 900; Mamaia km 10 + 100 (prelungirea din 1939 până la Hotel Rex).

Oprirea din str. Carol km 4 + 900 a trenurilor din noul mers de tren, se referă la halta canton cu oprire, dotată cu cu barieră manuală, aflată la intersecţia str. Carol cu linia ferată de pe bd. Al. Lăpuşneanu, la Anadolchioi, acolo unde în zilele noastre se află cinematograful Dacia.

În anul 1934 s-a construit la Mamaia clădirea ***Cazinoului Balnear,*** cu toate dotările sale, braserii, restaurante, baruri, cabine de plaje, terase, esplanade.

Atunci s-a construit şi ***Topoganul*** cu ciuperca sa pentru cei care făceau băi de mare.

Toate construcţiile au purtat inscripţia : " *Acest Cazinou a fost clădit în anul de graţie 1934, Prefect al Judeţului fiind dl. Vasile Bellu, primar al oraşului dl. Horia Grigorescu, ministru al industriei dl. Vasile Sassu, ... ".*

Toate construcţiile de la Cazinoul Balnear şi ***Hotelul Rex***, au fost executate de antrepriza ing. Aurel Ioanovici. Hotelul Rex a fost o investiţie a CFR.

Mai târziu, în anul 1939, linia ferată a fost prelungită la Poligonul de tragere al Marinei, pentru ca în final să ajungă până la viitoarea ***Bază Navală de la Taşaul***, programată a se construi la Capul Midia.

În anul 1949, cu ocazia începerii construcţiilor la Canalul Dunăre - Marea Neagră în prima variantă, linia ferată a fost racordată dincolo de lacul Siutghiol la Năvodari, de data asta trenurile putând ajunge la Mamaia Băi şi pe altă cale, ocolitor prin Gara Palas spre Capul Midia.

Traseul turistic cu pasageri al liniei ferate din Mamaia a fost desfiinţat în anul 1960.

Traseul liniei ferate din Mamaia cu sensul de mers pe la Năvodari, a rămas pe amplasament până în anul 1964 ca linie industrială, pentru aprovizionarea cu materiale de construcţii necesare în zona Hotel Parc.

*

În legătură cu aceste linii nu trebuie uitat sprijinul pe care l-a acordat Anghel Saligny oraşului Constanţa :

Construcţia portului; Consolidarea falezelor; Sistematizarea oraşului; Construcţiile legate de liniile ferate. Toate sunt lucrări avute în vedere de marele inginer, de la naşterea căruia se vor împlini la 2 mai 2004, 150 de ani.

Fără să diminuăm contribuţiile altor persoane publice, prefecţi, primari, consilieri municipali, alţi întreprinzători, putem afirma că oraşul Constanţa a fost opera lui Anghel Saligny.

Statuia marelui inginer se află expusă la cel mai important punct din oraş.

XI. TATAIA

La capătul de Miază Noapte al oraşului pe marginea falezei înalte se stabilise de câtăva vreme un om bătrân fără familie şi fără nume, care a trăit câţiva ani într-un bordei săpat sub pământ. Bătrânul avea o capră.

Nimeni nu ştia cum îl cheamă şi de unde s-a aciuit la Constanţa. Cât era ziua de mare, omul străbătea însoţit de capră printre oţetarii rău mirositori bălăriile înalte, locul care se întindea spre nordul oraşului, acolo unde se va amenaja viitoarea plajă de la Mamaia.

Bătrânul vâna cu ciomagul iepuri sau prepeliţe şi aduna ouă de păsări cu care îşi prepera hrana de peste zi.

Dimineaţa şi seara bătrânul mai avea o preocupare, pescuia. Îşi construise din trei lemne mai lungi legate mănunchi un trepied înalt, pe care îl monta în mare la apă mai adâncă, pe care se urca şi rămânea cu răbdare ore în şir în aşteptarea guvizilor.

Guvidele de piatră de culoare brună închis se găsea din abundenţă pe stâncile de pe fundul apei, acolo pe piatra unde-şi aşeza bătrânul trepiedul. Peştele trăgea la momeala din pulpa de midie pregătită din vreme, prinsă în cârligul undiţei legată alături de o piuliţă, cu sfoară albă de împachetat la capătul fix al unui simplu băţ de stuf.

Pâinea de care avea nevoie, o cumpăra cu banii câştigaţi din vânzarea laptelui muls de la capră şi a peştelui prins peste zi, pe care-l înşira ca pe mărgele pe o nuia.

Omul priceput în diferite treburi îşi amenajase o mică grădină de zarzavat îngrădită cu gard din scaieţi, unde cultiva cu multă greutate din cauza lipsei de apă, cartofi, gogonele şi alte rădăcini.

Pentru că oamenii cartierului nu-i ştiau numele, l-au poreclit Tataia datorită vârstei inaintate a bătrânului locatar.

Cu timpul, coliba bătrânului a devenit o adresă cunoscută de toţi birjarii oraşului, pe unde vara trăsurile cu vilegiaturişti ajungeau la plaje, la Mamaia.

La un moment dat bătrânul a dispărut, rămânând doar adresa colibei în

marginea drumului abia pietruit.

Birjarii aveau de acum un reper şi un nou traseu spre Mamaia, altul decât cel cunoscut din vechime pe la Cişmea, reper cu care chestionau călătorii în legătură cu traseul dorit.

În acele vremuri trăsurile se angajau cu ziua şi birjarul aştepta cu răbdare pe capra trăsurii, ordinele primite de la pasagerii de ocazie.

Dimineaţa pasagerii cereau birjarilor să-i ducă pe drumul de lângă coliba lui Tataia.

TATAIA, denumirea locului unde se va construi peste ani Spitalul Militar.

XII. PLAJA DE LA TREI PAPUCI

Au fost o dată la Constanța doi băieți de vreo doisprezece ani. Hasan și Ghiță.

Ghiță venise cu părinții lui de câtăva vreme la Constanța, unde, oameni săraci fiind, se stabiliseră la marginea orașului, în cartierul nou înființat de primarul Ion Bănescu în jurul str. Eroilor, acolo unde se va construi peste câțiva ani Spitalul Militar.

Părinții lui Ghiță erau creștini ortodoși și bunicii lui veniseră în Dobrogea din părțile Romanațiului cu prilejul ultimei colonizări. Tatăl lui Ghiță muncea ca salahor la ridicarea noii biserici din cartier, biserică ce va fi sfințită peste câțiva ani cu Hramul Sf. Gheorghe.

Hasan era infirm din naștere și cu greu se deplasa cu ajutorul unei cârje șchiopătând într-un picior. Băiatul era țigan musulman abia circumcis (botezat) și știa de la părinții lui, că un străbunic al său fusese spânzurat de niște militari, care au distrus orașul din temelii cu prilejul unui război de demult. El nu știa prea bine românește deoarece stâlcea cuvintele de cele mai multe ori greșind timpul verbelor, genurile prenumelor, al numeralelor ori al substantivelor. Hasan nu mergea la școală la fel ca toți copii, familia lui numeroasă trăind aproape muritori de foame în bordeie săpate în pământ la marginea de la mare a str. Eroilor.

Familiile copiilor locuiau pe aceiași stradă și băieții se jucau împreună toată primăvara coci, cirlic sau nouă pietre, jocuri tradiționale foarte populare printre copii cartierului. Bilele pentru coci confecționate din ceramică și colorate în diferite culori, le cumpărau de la negustorul armean din cartier care vindea în librăria sa printre altele, tăbliță de ardezie înrămate și condeie din același material.

Tăblițele erau destinate după instrucțiunile învățământului numai pentru copii din clasa I - a primară. Pe o față a tăbliței exista o liniatură cu rânduri pentru lecția de caligrafie, pe verso aflându-se o liniatură cu pătrățele pentru lecțiile de aritmetică. Greșelile se corectau prin ștergere cu un burete udat atașat ramei,

dar cel mai comod procedeu cu degetul udat în gură.

Abia în clasa a II - a elevii treceau direct la scrierea cu tocul şi peniţa înmuiate în cerneală. Atunci era chinul cel mare, deoarece toţi copii erau murdari de cerneală pe mâini şi pe hăinuţe.

Pupitrele elevilor, construite din lemn de stejar pe tălpi ca o sanie, erau mobile pentru o pereche de elevi, dar aliniate pe şiruri la fel ca pupitrele de azi; aveau masa unde se scria cu un şanţ pentru creion toc şi locaş pentru călimară, iar dedesupt locul sub masă unde se punea ghiozdanul. Băncuţa cu spătar pentru cei doi elevi închidea şi consolida ansamblul mobilierului, supus de cele mai multe ori de elevii din clasele mai mari, unor izbituri puternice ca în cazul automobilelor electrice de la bâlciurile de azi.

Şcoala era aproape în localurile abia construite pe str. Valea Albă (azi N. Iorga), numite tradiţional după numele fondatorilor lor şcoala Ion Bănescu pentru băieţi şi Spiru Haret fostul ministru al învăţământului, pentru fete.

Şcoala Ion Bănescu era mai frumoasă deoarece avea un pridvor Brâncovenesc, şcoala pentru fete având arhitectura unei cule valahe.

La jocul de coci de care vorbeam, la mare căutare erau limoniile din sticlă frumos colorate, care la începutul secolului XX etanşau sub sârma cu arc sticlele cu limonadă acidulată, produsă de fabrica Luther. Sticlele cu limonadă se vindeau împreună cu sticlele pentru sifon de sifonarii ambulanţi, care în căruţele lor cu rafturi acoperite le distribuiau la domiciliul clienţilor.

Cea mai mare bucurie a băieţilor era însă baia în mare în plină vară la plaje, unde plecau fără ştirea mamelor foarte grijulii din cauza pericolului de înec.

Plaja se afla la poalele falezei înalte chiar în capul străzii Eroilor, coborârea făcându-se pe poteci de ei ştiute, printre smârcurile greu mirositoare de pe falezele prăbuşite şi scaieţii sau ciumăfăile ţigăneşti, de ale căror frumoase flori roşii nu te puteai apropia din cauza ţepilor ascuţiţi.

Pe plaja aproape pustie toată lumea era a lor. Plaja le ţinea şi de foame în timpul zilei, unde mâncau culegând şi spărgând între două pietre, scoicile midiilor agăţate de pe pietrele îngrămădite de-a lungul plajei neamenajate. Mâncate chiar crude midiile erau foarte bune la gust, mai ales dacă erau frecate pe sarea depusă de valuri pe piatră.

Plecarea la plaje o făceau îmbrăcaţi în cămăşile lungi până la călcâie, în care trăiau toată vara, încălţaţi în papuci cu talpă din lemn prinse de picior cu cureluşe. La Constanţa aceste obiecte de încălţăminte universale se numeau galenţi. Talpa din lemn a papucilor îi proteja de spinii şi ciulinii de pe tăpşean, de pietrele ascuţite şi de scoicile de pe plaje.

Din cauza infirmității sale, Hasan purta un singur galente.

Baia în mare, vara, nu era periculoasă fiindcă marea era de regulă calmă. Dar Ghiță nu știa să înoate. În schimb Hasan, cu toată infirmitatea lui înota pe sub apă ca un pui de delfin, fălindu-se în fața prietenului său.

Pe plaja aproape pustie băieții lepădau cămășile și papucii, rămânând așa cum i-a născut mamele lor, într-o parte a plajei ferită de cei câțiva băieți mai mari adunați grămadă mai spre centrul orașului. Fetele cartierului veneau la scăldatul în mare însoțite de mame sau de mătuși, baia în mare făcând-o îmbrăcate undeva separat de băieții cartierului.

Flăcăii cartierului cu ochii spre zona unde fetele făceau baie, știau de prezența celor doi băieți pe plaje, dar nu le permiteau să se apropie de cercul lor, din cauza unei pudori disimulate și nici nu aveau de ce să privească la doi copii încă imberbi.

Legenda orală a plajei spune că într-o zi, după o furtună de vară violentă cu valuri înalte care se spărgeau în apropierea țărmului, Ghiță a vrut să demonstreze că în cele câteva zile de plajă a învățat să înoate. Sigur nu se știe mare lucru. Ghiță s-a aventurat în apă mai spre larg și contracurentul apei, l-a tras spre apa mai adâncă.

Gheorghiță a strigat probabil la Hasan după ajutor și cred că imediat țigănașul a intrat în apă ca să-și salveze prietenul. L-a strigătele lor s-au alarmat și flăcăii, fără să-și dea seama ce se petrece.

Spre seară, atunci când flăcăii se întorceau spre casele lor, au mai găsit pe plaje din scurta viață a celor doi băieți cămășile și doar Trei Papuci.

XIV. ANADOLCHIOI

LOCALIZARE

Toponimul **ANADOLCHIOI** apare în documente pentru prima oară, atunci când Evlia Celebi celebrul cronicar turc al Dobrogei a debarcat la Kustendje în luna septembrie a anului 1651, în călătoria sa pe care a întreprins-o până în Moldova până la Iași.

La debarcarea sa la Kustendje, Evlia Celebi a constatat că orașul nu era atrăgător și *"deși avea 150 de case mici acoperite cu olane și șindrilă, avea lângă schelă o geamie simplă dar folositoare"* Orașul mai avea : *"un han, 40 - 50 de hambare și câteva prăvălii"*.

Puțin mai departe de Kustendje pe traseul drumului spre nordul Dobrogei, cronicarul întâlnește *"o localitate tătărească cu 200 de case, o geamie și cu meceturi"* (cimitire turcești).

În documente satul ce se va numi *Anadolikioi, Anadolkioi.*

În anul 1898, în Marele Dicționar Geografic al României, satul Anadolkioi se afla în subordineaadministrativă a comunei Palazu Mare, pentru ca în anul 1910 satul să devină reședința comunei cu același nume, având în subordine comunală satele I.C. Brătianu și Viile Noi viitoare cartiere din Constanța.

Folosim denumirea de ***cartier*** al orașului, deoarece în limitele bunei cuviințe instaurate de Primăria orașului, nu s-a perpetuat denumirea turcească de ***mahala,*** care să fie atribuită unor zone diferite din oraș, așa cum s-a păstrat din vechime la București de exemplu, citate într-o carte din anul 2003, *Bucureștiul mahalalelor.*

În anul 1912, cu ocazia recensământului general al României, satul Anadolchioi împreună cu cei aproapre 900 de locuitori tătari și bulgari, a trecut definitiv în subordinea comunei urbane Constanța ca un cartier al orașului.

Începând cu acei ani, structura etnică a localității s-a modificat ca urmare a colonizării cu populație românească, venită de peste Dunăre din Vechiul Regat.

Denumirea turcească de Anadolchioi nu este recomandabil să fie tradusă în românește, deoarece expresiile turcești au multiple înțelesuri, care pot produce confuzii.

Exemplificăm în acest caz recomandarea noastră. Numele satului vine probabil de la cuvântul mamă *(anà, tc.)*; ori de la numele provinciei şi a peninsulei Anatolia *(Anadolu, tc)*; sau într-un caz particular de la sensul maternal al limbii turceşti (*anadan dogma,* tc) ori alte sensuri (*ana fikir* - idee centrală -, *ana hat* - linie de capăt -, sau *ana sütü* - lapte matern). Nu mai vorbim de alte sensuri de dicţionar, care depăşesc orice înţelegere toponimică. Care sens trebuie ales ?

De fapt, în prezent, o serie de localităţi din Dobrogea şi-au păstrat numele turcesc - românizat fonetic - şi nimeni nu mai întreabă de unde vine denumirea. Ele au intrat în limba română definitiv ca *toponime - neologism.*

LIMITELE CARTIERULUI ANADOLCHIOI

Până în anul 1930, cartierul a avut în plan forma unui triunghi alungit cu ipotenuza pe bd. Carol (Tomis), cu vârful la cinematograful Dacia de azi.

Limita din spre nord a cartierului Anadolchioi s-a aflat pe str. Ion Raţiu la bodega ***Spic de Grâu,*** aflată la intersecţia străzii Ion Raţiu cu bd. Tomis, o braserie foarte cunoscută între cele două războaie mondiale, menţinută până în anii 1975 - 1980, când a fost înlocuită cu noile blocuri de locuinţe construite pe bd. Tomis.

Limita de est a cartierului s-a aflat liniar pe bd. Tomis până la cinematograful Dacia, pe partea dreaptă a străzii fiind construite prin intercalări urbanistice câteva edificii publice, o biserică a cartierului cu hramul *Adormirea Maicii Domnului II, o şcoală elementară* pe str. N. Titulescu, o bodegă *La Botul Calului* şi câteva locuinţe.

Limita de vest s-a aflat pe actualul bd. Al. Lăpuşneanu până la Dacia. Pe bd. Lăpuşneanu a existat o cale ferată pe care a circulat o vreme trenul de vilegiatură spre Mamaia, după ce linia ferată pe acest traseu fusese mutată din centrul oraşului (Bd. Mamaia).

Linia ferată delimita cartierul Anadolchioi de cartierul Mihail Coiciu (după numele unui fost primar al oraşului).

La începutul sec. XX şi după aceia, în extravilan, între locul cunoscut ***La Cotitură*** de la blocul Capitol de azi (la intersecţia cu bd. Mamaia) şi cartierul Anadolchioi se aflau o serie de construcţii militare sau publice ale primăriei, la un loc cu construcţiile particulare de locuinţe.

Cazărmile Militare. Pe mâna stângă spre nord se afla *Regimentul 9 Cavalerie,* pe locul unde s-a construit Spitalul Judeţean, iar în colţ cu str. Valea Albă se afla *Cercul Militar;* dincolo de str. Valea Albă (N. Iorga) până în str. Flămânda se afla *Regimentul 18 Obuziere* pe locul de azi al cartierului Tomis I. Pe mâna dreaptă se afla *Închisoarea Militară* la Capitol şi mai departe

numeroase clădiri şi remize ale *Regimentul 13 Artilerie,* construite până în str. Crişana pe locul actual al cartierului Tomis II.

Construcţii publice. Pe viitoarea str. Călăraşi aflată la cota cea mai înaltă a oraşului + 56 m, s-a instalat *Societatea Comunală de Apă* cu *rezervoarele de apă* ale oraşului, cu *instalaţiile de pompare şi alte ateliere cu remize;* mai la vale, la intersecţia cu viitoarea str. Flămânda se afla *Şcoala de Arte şi Meserii,* sediul de azi al Liceului de Informatică. Pe mâna dreaptă la intersecţia cu str. Crişana se afla *Închisoarea Civilă*; la intersecţia cu str. Ion Raţiu vis a vis de braseria Spic de Grâu s-a construit *Dispensarul Comunal şi o baie populară.*

Dintre construcţiile particulare amintim printre altele doar de *Farmacia Vasiliu* aflată la intersecţia Carol cu str. Banatului (azi Petru Vulcan).

Mergând mai departe pe bd. Tomis până la culmea dealului Constanţa în punctul de azi de la grăniceri, pe mâna stângă s-au aflat grădinile de zarzavat ale bulgarilor care ajungeau până la actuala clădire a Şcolii Militare de Ofiţeri de Marină. Pe mâna dreaptă, au fost cuprinse în intravilanul cartierului *Depozitul de Armăsari* (un fel de herghelie) şi gropile de pământ pentru *Cărămidăria Damadian* (gropile lui Ouatu), extinse până în marginea lacului Tăbăcărie, acolo unde azi se află Satul de Vacanţă.

După al doilea război mondial, cartierul Anadolchioi s-a extins pe ambele părţi spre nord de la Dacia pe bd. Tomis, ajungând până la *Cazarma Grănicerilor* construită în anii 1953 - 1955.

Limitele iniţiale ale cartierului Anadolchioi au rămas pe loc, ceea ce l-a apropiat de oraş fiind, extinderea spre nord a oraşului Constanţa până la Spic de Grâu.

LOCALIZĂRI ARHEOLOGICE

Monumente şi inscripţii antice la Anadolchioi

Ca urmare a aceastor extinderi, cimitirul cartierului Anadolchioi, un important obiectiv arheologic citat în manualele de specialitate, a fost înglobat de cartierul Mihail Coiciu.

La mijlocul secolului al XIX - lea Papadopulos Vretos, un călător grec cu rang consular aflat în trecere pe la Constanţa, a descoperit la Anadolchioi - niciodată nu s-a precizat unde, dar presupunem că în cimitir - o inscripţie antică care purta în text denumirea **Cetăţii Tomis.**

Ca urmare, a fost introdusă o mare eroare în literatura arheologică a vremii, Vretos, limitat la distanţele vremii şi fără să aprecieze posibilitatea mutării inscripţiei între timp, a localizat cetatea grecească Tomis - *a asociaţiei armatorilor din Tomis după text* - la Anadolchioi.

Gr. Tocilescu a recuperat multe monumente şi inscripţii dintre ruinele fostului Tomis, dar o parte dintre piese fuseseră deja adunate la prefectura judeţului, pentru a nu fi vândute colecţionarilor care apăruseră la Constanţa după unirea Dobrogei cu România. Cea mai mare parte dintre ele a fost obligat să le localizeze chestionând oficialii oraşului.

Răspunsul laconic primit a fost : *Descoperit la Anadolchioi.*

În marea lor majoritate monumentele cu inscripţii sau cele de artă clasică, au fost folosite de către populaţia musulmană de la Kustendje din vremea stăpânirii turceşti a Dobrogei ca pietre de mormânt. În timp, cimitirele turceşti vreme de 400 de ani au avut diferite amplasamente extravilane iar ultimul cel din Anadolchioi, a fost cel mai cunoscut şi mai bogat în inscripţii descoperite.

Două drumuri antice, drumul lui Falco şi cel al lui Turbo

Două piese identificate de Gr. Tocilescu chiar în cimitirul din Anadolchioi, coroborate de noi cu poziţia geografică a cimitirului din extravilan, ne sugerează punctul de ramificaţie a două mari drumuri antice, pornite din acest loc. Este vorba de două piese din calcar greu de mutat din loc fără un interes anume, folosite ca pietre de morminte.

Poziţia a cimitirului din Anadolchioi, se află pe versantul sudic al dealului Constanţa pe valea Anadolchioi care deversează în Lacul Tăbăcărie (Ghiolul

Fig. 55 - Geamia Giumà

Mic), localizat în planul cadastral al oraşului de la începutul sec. XX, la bifurcaţia celor două drumuri.

Mai întâi, drumul spre vest, care pleca spre str. Soveja pe actuala linie de tramvai şi mai departe, prin satul Cocoşu (Horoslar) - Nazarcea - Poarta Albă (Alacap) ajungea la Cernavodă fosta cetate Axiopolis.

După textul inscripţiei, drumul spre Cernavodă a fost construit de guvernatorul provinciei pe numele său **Falco** (116 - 117 d. Chr) *consul şi legat imperial, propraetor, curator (îngrijitor) al căii traianee.*

Al doilea drum, spre nord, nord - est, pleca din răscrucea de la Dacia pe actualul traseu al Bd. Tomis, spre Cetatea Histria.

După textul inscripţiei drumul antic a fost construit de către **Turbo** guvernatorul provinciei (153 - 156 d. Chr) *propraetor* (ca şi Falco). Titlul onorific a lui Turbo spun editorii inscripţiei, a fost extins ca *administrator al locurilor şi lucrărilor publice;* aşa cum este menţionat pe o altă inscripţie de la Sibioara, descoperită în continuarea drumului care pleca din incinta de azi a Constanţei până la Histria. O serie de alte monumente cu inscripţie dedicate lui Turbo pe traseul drumului spre cetatea Histria, vin să confirme importanţa măsurilor edilitare luate de acesta la limita teritoriului rural tomitan.

Acelaş aspect se poate semnala şi la Tomis, deoarece localizarea laconică a editorilor în dreptul fiecărui monument descris : *Găsit la Constanţa,* nu are o rezolvare punctuală pe teren, chiar dacă aria de răspândire a fost mai restrânsă.

AMPLASAMENTE CONTEMPORANE DESFIINŢATE

Depozitul de armăsari

Pe locul unde se află azi Piaţa din Tomis III, s-a construit în anul 1922 un stabiliment (o herghelie) finanţat de Ministerul Agriculturii, pentru conservarea rasei cailor Dobrogeni. O rasă de cai cu o talie mică robuşti şi puternici, adaptaţi la zona secetoasă a Dobrogei, care se îmblânzeau uşor, folosiţi mai mult la tracţiune decât la călărie.

Vânzarea cailor către ţăranii dobrogeni care-i foloseau la tracţiune şi la arat, se făcea toamna la Sf. Dumitru.

Stabilimentul a avut două grajduri din cărămidă amplasate paralel cu Bd. Tomis şi o curte mare de aproape două hectare împrejmuită cu un gard perimetral de zidărie cu stâlpi şi bare metalice până la trotuarul Bd. Tomis. Era o plăcere să vezi în curtea depozitului, caii liberi pregătiţi de grăjdari specializaţi.

Hipodromul. În curtea din faţă a depozitului s-a amenajat o pistă cu obstacole pentru vizionarea cailor, dar vânzarea lor se făcea la hipodrom.

Pe câmpul liber de la marginea cartierului I. C. Brătianu de lângă Oieria Palas, s-a contruit un hipodrom cu tribună pentru spectatori. Aici toamna se organizau ***coşii,*** adică întreceri de cai la viteză. Tribuna acestui hipodrom s-a păstrat până prin anii 1980.

Potenţialii cumpărători sau amatorii de întreceri sportive cu cai, veneau din oraş cu trăsurile, unde participau sau asistau la cumpărarea cailor prin licitaţie publică.

Depozitele de armăsari au fost desfiinţate în anii 1960, atunci când au fost sacrificaţi mulţi cai în România. S-a crezut că mecanizarea şi colectivizarea va rezolva problema agriculturii intensive din Dobrogea, care să înlocuiască agricultura de subzistenţă la care ţăranii dobrogeni erau perfect adaptaţi.

Cişmeaua de la Anadolchioi

La coborârea dealului Anadolchioi spre nord, la intersecţia de azi a bd. Aurel Vlaicu cu bd. Tomis spre Palazu Mare, pe dreapta, Primarul Mihail Coiciu a investit în anii 1894 - 1895 o sumă însemnată, pentru amenajarea captării unui izvor de apă de foarte bună calitate, într-o construcţie specific dobrogeană.

Izvorul captat din surse subterane abundente în zonă, a fost închis într-o construcţie specific dobrogeană de cişmea cu scurgere liberă şi permanentă cu un debit apreciabil. Apa scursă din captare era colectată într-un bazinaş de apă zidit pe contur, din care în jgheaburi laterale animalele crescute în zonă, veneau şi se adăpau liber, gratuit, din apa colectată de primărie.

În jurul acestei captări s-au plantat arţari şi plopi, care azi au crescut în subsolul saturat de apă foarte înalţi, aici unde se află cea mai mare pădurice a oraşului Constanţa.

Pădurica de la Cişmea este contemporană cu fosta pădure de la Mamaia din jurul Cazinoului balnear, fiind azi parţial defirşată de construcţiile moderne.

Astăzi cişmeaua a fost astupată din considerente sanitare din cauza indisciplinei populaţiei, din fosta amenajare rămânând doar monumentul din zidărie al gurii izvorului. Oricum cişmeaua nu mai poate fi utilizată din cauza supraînălţării Drumului naţional, în dreapta căruia se află la intersecţie.

Moara din Anadolchioi

La intersecţia cu semafoare a bd. Tomis de la Dacia pe mâna stângă, s-a aflat moara cu valţuri acţionată electro-mecanic.

Majoritatea populaţiei din cartierele Coiciu, Tăbăcărie şi până la Capela Militară, veneau la moară cu sacul de porumb sau grâu, de unde primeau contra cost după cântărire produsul măcinat.

Moara se afla lângă un post de transformare a curentului electric primit de la Uzina orașului de pe marginea lacului Tăbăcărie (Ghiolul Mic). Alături se afla și o gheţărie artificială în funcţiune până în anii 1980, care fabrica blocuri de ghiaţă în forme paralelipipedice, care se distribuiau la toate punctele de consum alimentar din oraș.

Cărămidăria Damadian

Un coș de fum înalt de peste 30 m aflat pe marginea de vest a lacului Tăbăcărie pe la Brotăcei, semnala la intrarea în oraș cea mai importantă industrie a cartierului Anadolchioi. Cărămidăria lui Damadian. Propietarul cărămidăriei a fost tatăl cunoscutului caricaturist român Cik Damadian.

Coșul de fum împreună cu turlele bisericilor din oraș, au servit ani de-a rândul, pentru orientarea bărcilor pescarilor amatori de pe apele lacului Siutghiol.

Din gropile de împrumut săpate sistematic în apropiere, folosind apa infiltrată în găuri săpate cu ranga la interspaţiile stabilite de experianţa lucrătorilor și după prăbușirea malurilor înalte de peste 10 m ale gropii, cărămidarii extrăgeau materia primă. Cu valţuri acţionate mecanic, loessul se amesteca și se turna în forme standardizate 24 x 12 x 6 cm, pentru a fi uscate. Arderea în cuptoare se făcea cu lemne și cu cărbuni.

După naţioalizarea din 1948 a cărămidăriei, gropile de împrumut s-au extins pe terenul din spatele Cazarmei Grănicerilor, aflate chiar pe culmea dealului Anadolchioi. Ca urmare coșul de fum a fost demolat.

Mai târziu, producţia anuală a cuptoarelor modernizate cu arderea combustibilului lichid, atingea doar câteva sute de mii de bucăţi, insuficiente ritmului construcţiilor de după anul 1965. Astfel cărămidăria a fost închisă.

Depozitul de lemne

Linia ferată care mergea la Mamaia pe bd. Lăpușneanu, folosea la aprovizionarea cu lemne de foc și materiale de construcţii pentru populaţia orașului, într-un depozit amenajat la intersecţia de la Dacia pe locul celor trei ceasuri (rele).

Lângă poarta de lemn a depozitului s-a aflat un canton pentru drumurile judeţene, la un loc cu o cabină de acari ai CFR, prevăzută cu barieră pentru bd. Tomis.

La Botul Calului

Un local de braserie (cârciumă) construit pe locul unde str. N. Titulescu intersecta bd. Tomis, s-a aflat în funcţiune până la demolarea lui, pentru con-

struirea ansamblului de blocuri de pe Tomis, bufetul numit La Botul Calului.

În acest local, cu două camere destul de mari la acea vreme se putea bea o bere sau o tărie, împreună cu căruțașii din cartier sau cu cei de la depozitul de lemne din apropiere.

Monumente de cult

Biserica Adormirii Maicii Domnului (II)

Piatra de temelie a bisericii a fost pusă în anul 1904, fiind construită după planurile întocmite de Serv. Tehnic al Primăriei orașului. Construcţia a fost terminată în anul 1906, iar sfinţirea locașului s-a făcut în anul 1908.

Biserica nu are o arhitectură deosebită față de alte construcţii asemănătoare din Constanța, caracteristic tuturor fiind pridvorul susţinut de coloane de la intrare.

Pictura bisericii s-a terminat în anul 1910, fiind restaurată în anii 1962 şi 1993.

Geamia Giumà

Anterior am amintit că în cartierul Anadolchioi, s-a aflat din sec. al XVII - lea o mică geamie. Probabil că pe acelaș loc unde se află refăcută cea actuală. Construcţia nu oferă nici un fel de detalii reprezentative, în afara balconului hatipului (vestitorul orei de rugăciune) construit din fier forjat.

Fostul minaret al geamiei Giumà de fomă cilindrică a fost redus în zilele noastre ca înălţime, astfel că turla minaretului acoperită cu lemn căptuşit cu tablă, abia se distinge dintre clădirile înalte nou construite.

Ora de rugăciune se măsoară de la zenitul soarelui, împărţindu-se în mod egal pe parcursul zilei. Atunci toți enoriașii, la chemarea cântată din minaret, după ce s-au spălat pe picioare şi au lepădat papucii la intrarea în geamie, ascultă îngenunchiați versetele recitate unison de muezin.

În trecut şcoala mahomedană se reducea la memorarea unor versete din Cartea sfântă a islamului Coranul, eventual a numărătorii reduse la maximul cifrei de o sută, lăsând analfabetă toată populația localității. Deprinderea scrisului rămânea în sarcina unui hoge (învăţător) pregătit special în şcoli separate, acest personaj având rolul primordial într-o comunitate musulmană.

La o nuntă tătărească în cartier. Ginerica după ce s-a îndatorat la rudele apropiate, a cumpărat mireasa cu douăzeci de mii de lei (1934), de la părinţii fetei. Fata, bucuroasă că se mărită, este în general nemulţumită de sumă - apreciindu-şi valoarea - în comparaţie cu alte mirese măritate anterior la sume mai mari.

Nunta începe de joi şi se termină odată cu consumarea bucatelor pregătite

pentru nuntă, de regulă lunea viitoare. La nunţile bogate se pregătesc nouă feluri de mâncare, folosindu-se carnea de batal (berbec), de vită sau de curcan. La nunţile mai sărăcuţe se pregătesc doar trei feluri de mâncare.

Se consumă siropuri preperate foarte dulci, rahat şi şerbeturi. Nu se bea alcool.

De regulă nunta este un prilej de cunoaştere între viitoarele rude, care se adună şi povestesc fapte şi amintiri lacrimogene ale bunicilor şi străbunilor.

Familia miresei împarte nuntaşilor apropiaţi Docuz (cifra nouă, *tc*), un dar compus fiecare din nouă piese vestimentare (batiste, ciorapi, cămăşi, izmene, jartiere etc).

Nuntaşii, numai bărbaţii, se învârt ca dervişii în cerc, în sunetul unei orchestre de lăutari care bate ritmul melodiei închipuite, în general aceiaşi, la principalele instrumente clarinetul, daulul şi zurnaua. Femeile petrec separat de bărbaţii lor.

În familia musulmană nu se cunosc divorţurile oficiale, iar din câte cunoaştem adulterul este de neînchipuit. Au existat şi cazuri de unire a destinelor între persoanele văduve.

*

În zilele noastre, în vorbirea curentă a locuitorilor oraşului Constanţa numele cartierului Anadolchioi a fost adaptat foneticii româneşti, apărând uneori şi în scris numele **Anadolchiu.**

XIV. MOVILA LUI MOȘ OPREA

Moș Niculae Oprea, oltean de prin părțile Romanațiului luptase în războiul cu turcii și după demobilizare așteptase în zadar, împropietărirea care li se promisese veteranilor. Familia Oprea era numeroasă în satele împrăștiate pe valea Oltului, cu frați, cumnați, veri și o droaie de copii, nepoți și nepoate nemăritate. Înainte de război Niculae furase o fată din satul vecin, pe Dumitrița, o dusese la popă pentru cununie și în câțiva ani, mai adăugase încă o droaie de copii familiei, ajungând la vârsta la care noua generație l-a așezat în rândul bătrânilor satului.

Pe locul lui, care-l primise de la ăl bătrân și-a ridicat o casă în vatra satului, iar pământul primit, îl lucra în parte cu frații săi, cu cei doi boi cumpărați din solda primită la război, cu plugul și cu carele împrumutate cu anul de pe la rude. Traiul său nu era dintre cel mai îmbelșugat. Noroc cu găinile pe care Dumitrița le punea pe ouă, de fiecare dată de câte ori cădeau cloșcă. Restul ce da Dumnezeu.

Într-o zi, preotul satului a anunțat la biserică că undeva pe Dunăre, la vale, un mare inginer de loc din Moldova construia un pod pentru linia ferată și avea nevoie de salahori cu carul cu boi, pentru a face împlinirile podului.

Fig. 56 - Țăran român originar din Romanați, colonizat în Dobrogea

Niculae s-a înțeles cu un frate mai mare să plece amândoi la pod, el cu boii, fratele cu carul, însoțiți de alte rude și vecini cu atelaje, oameni în putere.

După ce au semănat grâul de primăvară, s-au pornit la drum cu o traistă de mălai, un sac cu porumb și cu două ceaune de tuci spre

balta din Ialomiţa. Moş Niculae Oprea însoţit de doi băieţi mai mărişori, fratele mai mare având numai fete, singur.

În marginea Dunării s-au tocmit cu vătafii podului. Au primit unelte de săpat care s-au scăzut din tocmeală, au aflat locul de săpătură şi se puseră pe treabă.

Când ajunseseră la pod se făcuse deja vară. Peşte era destul în balta revărsată unde cel mai mare dintre băieţi rămânea peste zi să-i prindă, în coşurile de răchită pregătite de cu seara.

Lunile treceau şi crestăturile pe răboj - coderişca biciului - se înmulţeau. Legătura cu familia din Romanaţi o ţineau cu vorbele trimise şi primite prin emisari de la femeile rămase în sat, singurele evenimente care-i marcau, fiind naşterile sau decesele petrecute printre rudele apropiate.

Aşa au lucrat vreme de trei ani, până ce inginerul moldovean l-a adus pe Vodă să inaugureze podul. Atunci au cerut să li se facă socoteala asupra ce lucraseră, deoarece le murise un bou.

S-au mirat despre cinstea inginerului care i-a plătit, cu care nu prea erau obişnuiţi la ei acasă şi şi-au dat seama că adunaseră o mică avere.

Primiseră aproape douăzeci de poli de aur.

Între timp aflaseră că peste Dunăre în Dobrogea, o ţară nouă câştigată de Români de la Turci, care se spunea că fusese românească cândva, pământ era berechet şi se vindea la preţul de un pol de aur hectarul, iar familiile sărace şi numeroase din partea Romanaţiului, puteau să se aşeze fără grije în partea locului. În gândirea ţăranului simplu şi sărac, când au văzut că au pământ, au abandonat vechea vatră strămoşească.

Un maistru neamţ pe care-l cunoşteau dintr-o carieră de piatră din Dobrogea, i-a îndrumat să cumpere pământ de la primarul satului dobrogean, pământ aflat chiar pe valea carierei. De la primar au aflat că maistrul nu era neamţ ci englez şi că îl chema ***Irving,*** la fel ca pe cariera de piatră deschisă de el, pentru linia ferată ce s-a construit la Cernavodă.

S-au întrebat, oare ce fel de nume o fi fost ăsta, care nu li se potrivea la limbă şi imediat au românizat numele englezului şi al carierei în ***Ivrinezu.***

Era anul în care nişte militari măsurau cu aparate pământul din jurul dealurilor şi văilor, pentru a face hărţi militare noi, nemăsurate până atunci despre noua ţară românească a Dobrogei.

Cele cinci hectare de pământ cumpărate de la primar pe valea Ivrinezului şi a carierei, le-au desţelenit împreună de cu toamna. Au adunat pietrele mari la capul locului într-o movilă destul de mare, au tăiat desişurile şi buruienile de pe loc, le-au dat foc şi în pragul zăpezilor, fratele mai mare a lui Moş Oprea a ple-

cat în Romanaţi, să aducă în Dobrogea femeile şi copii. Fratele plecase cu vaporul nemţesc până la Corabia, unde se făcuse port.

Peste iarnă, din cauza efortului depus a frigului înţepător şi a vântului de pe dealurile dobrogene Moş Oprea făcu aprindere la plămâni. Atâta i-a fost. A tuşit şi a bolit toată iarna în bordeiul de piatră construit pe pământul lor, iar copii lui deveniţi acum flăcăi, l-au îngrijit cum s-au priceput cu prişniţe şi cu buruieni.

Moşul a mai apucat primăvara. Flăcăii au arat pământul după poveţile lui stând la capul locului învelit în cojoace, cu un bou şi cu un plug de lemn cumpărat din târg de la Medgidia.

Dar înaintea semănatului din postul Paştelui boala l-a răpus şi l-a trimis înaintea lui Dumnezeu.

Lângă movila de piatră adunată de cu toamna, la picioarele căreia l-au îngropat fără popă, flăcăii au pus o cruce din lemn mai înaltă, tăiată dintr-un copac din păduricea de la poalele văii.

Când i-a chemat notarul de la Medgidia să facă actele terenului cumpărat, copii fiind minori au fost întrebaţi de numele mamei, singura care putea deveni propietara terenului. Pe acte s-a trecut numele Tiţei de la Dumitriţa, adică Tiţa. Unul era Dumitru celălalt Niculae Tiţa. Mai erau două fete gata de măritiş, care au venit după moartea lui şi care apoi s-au împrăştiat măritate prin Dobrogea.

În Săptămâna Mare când l-au îngropat, iar o rudă apropiată chemată degrabă, i-a spus Tatăl Nostru la cruce, a trecut un ofiţer pe la coliba flăcăilor, pe care i-a întrebat notându-şi în carnet, cum se numeşte omul care fusese îngropat sub movilă.

În sfârşit, ofiţerul a auzit un nume românesc după alte nemumărate nume turceşti dobrogene, pe care le notase aşa cum le auzise.

Ofiţerul a scris numele movilei ca reper topografic pe noua hartă militară a Dobrogei, drept ***Movila lui Moş Oprea*** alături de numele nou al ***Văii Ivrinezului.***

Moş Oprea avusese puţin peste 40 de ani când a murit.

Fusese străbunicul meu.

XV. - UN MARE CTITOR CONTEMPORAN

ADRIAN RĂDULESCU

Dobrogea este apreciată și recunoscută la nivel național și mondial, ca cea mai interesantă și bogată regiune a României din punct de vedere arheologic.

Pe solul și în subsolul acumulat de milenii, se află depuse o enormă cantitate de vestigii arheologice, de urme și sfărâmături de istorie antică, medie și contemporană, răspândite la tot pasul, de la Dunăre la Marea Neagră și de la granița de sud până în Delta Dunării.

Peste toată suprafața, se află adânc imprimate în țărână urmele pașilor unui om, care vreme de peste 40 de ani a străbătut-o, a cercetat-o și a evaluat-o arheologic.

Sunt urmele pașilor celui care a fost **ADRIAN RĂDULESCU** omul, profesorul, ctitorul și creatorul școlii de arheologie dobrogeană.

În viața politico-socială, memoria afectivă a păstrat în primele momente de după Revoluția din decembrie 1989, măsurile ordonate ale primului prefect al județului Constanța. Prin renumele său a calmat spiritele înflăcărate și nu a permis ca evenimentele să degenereze în acțiuni brutale.

În viața educațională a Dobrogei, a privit în viitor gândindu-se la tânăra generație și cu sprijinul Guvernului României și al colaboratorilor săi - cadrele universitare din Constanța - a reactivat și dezvoltat o fostă instituție de învățământ superior local, care din anul 1991 se va numi **Universitatea Ovidius** din Constanța.

Cu prestigiul său la nivel național a obținut acordurile înființării instituției.

Spiritul colectivismului izvorât esențial din negarea unei singure persoane, a conducătorului, face parte din educația românilor care-și venerează oamenii excepționali, abia după trecerea unei lungi perioade de timp ce depășește de regulă un secol, atunci când o aniversare rotundă de ani scoate în prim plan, o persoană care a jucat un rol esențial în istoria României. Nu ne referim în mod singular la cultul personalității comuniste a lui Nicolae Ceaușescu, ci în gene-

ral la modul în care după sute de ani se pun în valoare evenimente și personalități, care au avut un însemnat rol în evoluția țării.

Se uită în mod brutal, invidios, cârtitor, de către contemporanii rămași în viață, că toți conducătorii adulați post mortem, au fost propulsați în frunte de alte personalități, care izolat, fiecare în domeniul său de activitate, au facilitat ascensiunea conducătorului.

Din aceste motive Adrian Rădulescu este uitat la patru ani de la moartea sa și deși la funeralii Președintele Consiliului Județean a propus printre altele, dezvelirea unui bust și atribuitea unui nume de stradă în Constanța în memoria arheologului, faptul nu s-a împlinit.

După părăsirea funcției de prefect care nu i se potrivea, a devenit rectorul Universității.

Refenise la meseria sa de profesor, cea pentru care se pregătise toată viața.

La Constanța, viața universitară deși foarte dorită de întreaga comunitate a orașului de zeci de ani, nu a trezit interesul ministerelor de resort anterioare, din cauza unei optici păguboase manifestată în legătură cu incapacitatea locală de a dezvolta cultură și educație.

Zicala uzitată în vreme că la Constanța, *mai multă cultură este sub pământ decât pe pământ,* devenise prin egoism dintr-o glumă o stare de fapt.

Era teama de concurența și de capacitatea celui mai important centru economic al României, cel care aducea cea mai însemnată contribuție dintre județele țării la PIB - ul național, orașul și județul Constanța, aflat la trei ore de mers pe orice drum de o capitală, care dorea să monopolizeze pe străzile Bucureștiului spre exemplu, comerțul exterior maritim, navigația, arheologia dobrogeană și tratamentul helio - marin.

Adrian Rădulescu înconjurat de alte cadre universitare, atunci oameni incomozi pentru lumea științifică din capitală, exilați de ani de zile din nonconformism sau din alte interese social - politice, a înființat la Constanța majoritatea Facultăților cu profile umaniste, medicale sau tehnice, cele care azi au scos deja peste zece promoții de absolvenți.

La înființarea tuturor facultăților de la Constanța Comisia Națională de Acreditare a avut cel mai puțin de obiectat.

Printre magiștrii Universității Ovidius din Constanța Adrian Rădulescu a fost primul, cel care a promovat la propunerea decanatelor facultăților, programe analitice moderne aplicabile imediat pe teren de cea mai mare valoare. Pe baza acestor programe stabilite la început, se fac și în zilele noastre după zece ani, cursurile de pregătire a viitoarelor generații de absolvenți. Viața a stabilit că sunt viabile.

Dar, Adrian Rădulescu devenise o persoană publică de mai multe decenii.

Profesorul şi arheologul fusese capul de afiş al majorităţii reportajelor făcute de Cinematografie, de Televiziunea Română şi de Societatea de Radio la Constanţa şi în Dobrogea, în care figura personalităţii sale devenise familiară publicului.

Mai multe jurnale de actualităţi vechi de zeci de ani, filme pentru marele ecran sau de filme pentru televiziune, păstrează imaginea dascălului, timbrul vocii sale baritonale cu o exprimare corectă şi cu o deosebită emfază, didactică, în cea mai clară şi curată limbă românească,

Moartea sa prematură petrecută la 5 mai 2000, a retezat în apogeul carierei sale, ***viaţa celui mai important produs al culturii dobrogene din ultimii 50 de ani.***

Fusese un ialomiţean adoptat prin profesiune de Dobrogea.

Aici, la Constanţa şi în întreaga Dobroge, a dovedit că nu a făcut umbră locului degeaba.

OMUL

Adrian Rădulescu s-a născut la 16 august 1932 în comuna Dorobanţi din jud. Călăraşi, în casa preotului Vasile Rădulescu.

Tatăl, preot paroh în com. Dorobanţu jud. Călăraşi a fost membru PNL.

Mama, Aurelia născută Popescu, a fost casnică.

Un singur frate, Aurelian Rădulescu este profesor de limba franceză.

Din locuinţa familiei, o casă simplă ţărănească cu patru camere tip vagon aflată pe strada principală lângă biserica satului, au fost evacuaţi forţat în anul 1950, în vreme ce fiul Adrian era elev într-un internat la Bucureşti.

Mama sa era grav bolnavă şi după o săptămână de la evacuare a murit.

Preotul Vasile văduv, a reuşit să reintre în locuinţa sa după câţiva ani, unde a şi murit.

Educat în casa preotului în spiritul valorilor creştine, al respectului pentru cultura locurilor natalle, primită de la învăţătorii şcolii primare urmate în satul natal, copilul, a rămas fidel zonei în care s-a născut, peste ani, la maturitate, alegându-şi ca melodie de suflet cunoscutul cântec popular *"Când eram pe Ialomiţa"*.

În anul 1943, a devenit elev la Liceul "Ştirbei Vodă" din Călăraşi, cea mai importantă instituţie de învăţământ din oraş, de unde s-a transferat, apoi, la prestigiosul liceu "Mihai Viteazu" din Bucureşti.

La Bucureşti - întâmplare sau nu - l-a avut ca dascăl şi director printre alţii,

pe profesorul Dumitru Tudor, cunoscutul cercetător al arheologiei Olteniei, pe care-l va întâlni mai apoi la facultatea de istorie.

În perioada 1951 - 1956, dând răspuns unei reale vocaţii, a urmat cursurile Facultăţii de Istorie a Universităţii Bucureşti.

La Facultatea de istorie, predau în acea perioadă profesorii *"generaţiei de aur"* a arheologiei interbelice - D. M. Pippidi, Ioan Nistor, Emil Condurachi, Gh. Ştefan, Dumitru Tudor, Dumitru Berciu -. Cursurile urmate cu aceşti mari creatori de şcoală românească, l-au orientat pe tânărul student să se specializeze în istorie clasică şi în epigrafie.

A făcut parte dintr-o generaţie de absolvanţi care la rândul lor, au devenit nume cunoscute în arheologia, istorie veche, istoria modernă şi contemporană, în muzeologie şi în învăţământul universitar, în presa scrisă şi cea vizuală atunci apărută, în care Adrian Rădulescu a avut un loc bine stabilit, remarcat de colegi sau de dascăli.

Ca student a fost prezent pe mai multe şantiere arheologice, cu precădere la Dinogeţia împreună cu prof. Ion Barnea, unde şi-a definitivat tainele acestei nobile profesii.

A venit la Constanţa ca profesor de istorie specializat în epigrafie, fiind

Anul 1959

Adrian Rădulescu în mijlocul echipei de lipoveni care au lucrat la dezgroparea din umplutură a monumentului Edificiului Roman cu Mozaic din Constanţa.

repartizat ca arheolog la muzeul în curs de înfiinţare.

De la Constanţa nu a mai plecat.

Aici s-a căsătorit cu Ştefania, născută Ganea, absolvantă a ASE Bucureşti, economist.

Soţia sa nu a avut originea sănătoasă cerută de uzanţele vremii, deoarece părinţii ei, fuseseră arestaţi, deportaţi, chiar deţinuţi, dar eliberaţi din lipsă de probe după cercetări.

Soarta i-a făcut fericiţi pe soţii Rădulescu şi o fată le-a împlinit menirea pe acest pământ.

Anca Constantin fiica lor, este absolventă a Institutului Politehnic din Bucureşti, doctor în ştiinţe tehnice, lector universitar la Universitatea Ovidius, instituţia pe care tatăl ei s-a străduit s-o înfiinţeze.

Anca şi-a desăvârşit menirea şi memoria lui Adrian Rădulescu este continuată de doi nepoţi, Irina şi Radu, elevi.

*

Într-o discuţie purtată recent cu d.na Ştefania Rădulescu, soţia sa, dumneaei mi-a vorbit mult despre defunctul ei soţ.

Emoţonată şi onorată de intenţia noastră de a publica un memorial al lui Adrian Rădulescu, a cerut ca multe dintre realizările arheologului şi ale directorului de Muzeu Naţional, să fie prezentate cu multă discreţie, fără laude şi gratulări ieşite din comun, care azi citite de mulţi contemporani care l-au cunoscut, să nu înţeleagă că au în faţă o lucrare comandată special.

În acest caz ne justificăm.

Am înserat acest memorial în sumarul volumului de faţă, din respectul meu al celui care l-am cunoscut, fără să avem relaţii personale apropiate sau de serviciu. L-am cunoscut şi respectat deoarece a fost 40 de ani directorul muzeului unde lucrează soţia mea.

Folsindu-mă de multe materiale pe care domnul Rădulescu fiind în viaţă mi le-a făcut accesibile, m-a sfătuit recomandându-mi acum multă vreme ca odată, să tratez inginereşte unele date tehnice scăpate sau nedeslușite de cercetătorii autorizaţi.

Atunci, prin anii 1970, dumnealui având în faţă o temă de cercetare privind calitatea pietrei din Dobrogea, anume carierele de piatră aflate în exploatare, ce puteau fi folosite în antichitate, cunoscând faptul că mă ocup de punerea în operă a pietrei în digurile de la Constanţa, mi-a solicitat unele date tehnice privind caracteristicile pietrei dobrogene. Cu acel prilej l-am cunoscut mai bine.

Apoi viaţa ne-a adus în faţă de mai multe ori.

În acest volum folosindu-mă de multe date generate de arhologii constănţeni,

cu acordul d-lor, al domnilor Rădulescu, Papuc, Irimia, Chera, Bucovală, Cleante şi al doamnelor Bărbulescu, Buzoianu, Covacef, am considerat necesar să fac o prezentare a personalităţii marelui istoric Adrian Rădulescu, care să rămână peste ani în atenţia tinerei generaţii, a celor care doar au auzit despre marele dispărut. Am fost de multe ori corectat de arheologii Al. Suceveanu, Al. Barnea şi de răposatul Radu Vulpe. Le cer iertare că nu le-am adăugat titlurile ştiinţifice, de doctor în istoria trecutului Dobrogei, obţinute de toţi, pe merit, după aproape zece ani de privaţiuni.

Tuturor le sunt recunoscător. Toţi m-au acceptat în cercul lor restrâns.

În câteva cuvinte simple spuse cu dragoste, doamna Rădulescu m-a autorizat să-i reproduc cuvintele :

" Desăvârşit ca soţ şi tată, harnic şi întreprinzător, conştient de valoarea lui, a acţionat cu mult curaj şi perseverenţă atât înainte de 1989 cât şi după aceeia. A iubit mult oamenii, chiar şi pe cei care nu meritau, pe care i-a ajutat de fiecare dată când erau în impas".

" Nu a urgisit pe nimeni cu toate că se înfuria pe moment repede. Nici pe duşmanii dovediţi nu-i ura şi nici măcar nu-şi schimba atitudinea faţă de ei

Anul 1962

Vasile Canarache şi Adrian Rădulescu primesc explicaţiile arhitecţilor restauratori ai pavimentului cu mozaic de la Constanţa.

spunând : *Lasă-i să aibă şi ei bucuria că nu i-am dibuit* ".

" Avea mare încredere în puterea exemplului său, convins fiind că asfel oamenii vor deveni mai buni şi mai cinstiţi cu ei înşuşi ".

" Dintre personalităţile cu care a colaborat în trecutul regim, l-a respectat şi apreciat pe Vasile Vâlcu fostul Prim Secretar al PCR judeţean ".

" După revoluţie l-a apreciat şi respectat pe Ion Iliescu Preşedintele României ".

" Ca arheolog şi-a stimat şi respectat profesorii şi-a apreciat colaboratorii mai tineri, având şi purtând relaţii cordiale cu mulţi specialişti în arheologie, cu alţi oameni de cultură din ţară şi din străinătate ".

" Eu, soţia lui, pot afirma că a iubit mult colectivul muzeului constănţean, pe care l-a considerat a doua sa mare familie ".

" Cu 10 - 15 ani înainte de deces, a contractat o boală virală anume o hepatită de tip C, care l-a condus în faza decesului la un blocaj renal. Aşa a vrut Dumnezeu să se sfârşească Adrian soţul meu înaintea împlinirii vârstei de 68 de ani ".

Sărut mâna doamnă Ştefania Rădulescu.

După părăsirea voluntară a funcţiei de rector al Universităţii Ovidius, Adrian Rădulescu a revenit la Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie ca director al muzeului.

Revenirea la funcţia avută în momentul revoluţiei s-a făcut normal, civilizat, iar muzeografii şi întreg personalul muzeului au tratat evenimentul corect, primindu-l în mijlocul lor ca după o onorantă dar la fel de ingrată funcţie.

" Adrian Rădulescu, la vârsta sa a considerat că venise momentul să se retragă ".

Rolul său de catalizator al unor evenimente nedorite în judeţul Constanţa fusese depăşit. Misiunea sa la înfiinţarea Universităţii Ovidius se terminase.

O serie de ziare locale şi de aici şi presa centrală în goana după senzaţional, a colportat o serie de vorbe şi aprecieri eronate, care nu au nici o legătură cu adevărul, deoarece a fost un om cinstit incoruptibil, de fapt nici nu avea de ce şi cu ce să fie corupt.

*

Nu suntem în măsură să apreciem cercetările arheologului Adrian Rădulescu.

Cu privire la cercetările sale efectuate în oraşul Constanţa, folosindu-ne de studiile publicate în diferite tratate de specialitate citate de noi la bibliografie, rezumăm câteva care se referă doar la Zidurile antice ale Tomisului.

A continuat cercetările lui Vasile Pârvan din anul 1913 - 1914, pe care le-a extins pe toată lungimea zidului tomitan, de la faleza de est a oraşului, acolo

unde s-a descoperit Poarta din Str. Dragoş Vodă şi le-a continuat spre faleza de la vest, dincolo de Poarta Fantazio spre Muzeul Marinei Române aflate pe sub trama stradală.

Zidurile tomitane le-a restaurat parţiel şi le-a redat turistic localităţii, împreună cu parcul arheologic care înconjoară centrul oraşului. Aici a fost ajutat de arhitecţii peisagişti ai oraşului.

Celelalte cercetări, nenumărate, se află răspândite în anuare şi publicaţii din ţară şi din străinătate. Colaboratorii săi, cunăscătorii fenomenului arheologic dobrogean, i-au prezentat opera cu diferite ocazii, dar credem că strângerea întregii sale activităţi publicistice şi memoriale, se va face la iniţiativa urmaşilor.

Obligaţiile administrative ca director al instituţiei muzeale a judeţului Constanţa şi al Dobrogei în unele perioade, l-au condus pe arheolog în toate colţurile regiunii, unele situri arheologice cunoscute de la predecesori, altele

Anul 1962

Arheologii Andrei Aricescu, Vasile Canarache, Adrian Rădulescu şi Vasile Barbu stabilesc nivelele şi profilele restaurării în trepte a monumentului Edificiului Roman cu Mozaic din Constanţa.

fiind atunci descoperite ori deschizând noi puncte de cercetare şi în alte cazuri dispunând şantiere de săpături organizate.

De foarte multe ori, orice săpătură realizată în Dobrogea pentru diferite construcţii, a impus organizarea imediată a săpăturilor de salvare arheologică a locului respectiv, fapt ce a obligat cercetarea arheologică să se desfăşoare totuşi pe criterii ştiinţifice, în corelare cu termenele impuse de importanţa construcţiei moderne.

În ultima vreme, de numele lui Adrian Rădulescu de această dată devenind fondator de şcoală de arheologie românească, este legată Cetatea de la Albeşti. Pe acest amplasament din zona callatiană se află o cetate însemnată ca dimensiuni şi ziduri descoperite, care din păcate din cauza lipsei de informaţii sigure, nu a fost identificată în timpul vieţii descoperitorului ei, atât ca denumire cât şi ca importanţă între celelalte cetăţi dobrogene. Colaboratorii apropiaţi ai mentorului vor avea obligaţia să restabilească în viitor, numele şi importanţa cetăţii în numele predecesorului dispărut.

Ca arheolog se specializase în domeniul cercetării ceramicii antice şi al meşteşugurilor dezvoltate în Dobrogea, astfel că în anul 1972, a obţinut titlul de doctor în istorie al Universităţii Babeş - Boliay din Cluj Napoca, sub îndrumarea academicianului Constantin Daicovociu.

Anul 1968

Gidaj profesionist în clădirea fostei expoziţii a muzeului.
În taior alb, d-na dr. Z. Covacef.

DESCOPERIRILE EPOCALE DE LA CONSTANŢA

Restaurarea integrală a Monumentului Triumfal de la Adamclisi.

Este opera capitală a arheologului Adrian Rădulescu.

Revenind la colectivismul reclamat mai sus, contemporanii săi, oficialităţi guvernamentale şi locale, arhitecţi, ingineri, finanţatori etc, pot să revendice drepturi şi acţiuni izolate legate de restaurare.

Dar peste o sută de ani ?

În anul 2077 spre exemplu, când într-o şedinţă festivă a Secţiunii de Istorie a Academiei Române se va comemora o sută de ani de la evenimentul inaugirării monumentului, un savant mai în vârstă provenit probabil dintre tinerii săi studenţi de azi, va fi obligat de măsurile actuale ale arheologului, să-i atribuie onoarea conducerii lucrărilor de restaurare din punct de vedere ştiinţific, de cordonatoare, pe undeva chiar tehnică, lui Adrian Rădulescu. Nu poate să fie citată altă persoană.

În zilele noastre se cunosc mai multe restaurări de monumente ale antichităţii, care s-au realizat pe parcursul secolului al XX - lea, parţiale, fragmentare, de mai mică amploare.

Numai monumentul de la Adamclisi a fost restaurat integral ca în vremea Împăratului Traian. O asemenea restaurare după criterii ştiinţifice, nu poate să fie depăşită decât de o probabilă ori viitoare restaurare a Colosseumului de la Roma.

Nicăeri în spaţiile cunoscute ale lumii romane nu s-a restaurat un asemenea monument, care să rămână în atenţia lumii pentru următoarele sute de ani.

Restaurarea a finalizat visul lui Grigore Tocilescu, cercetătorul şi editorul antichităţilor de la Adamclisi de la începutul veacului trecut, de aici din Dobrogea, în România, sub directa supraveghere ştiinţifică a lui Adrian Rădulescu.

Prestaţia profesională şi ştiinţifică a marelui om de cultură dobrogean, a depăşit reţinerile şi economiile impuse de politica vremii, concentrând în jurul său cu cheltuieli bine chivernisite arheologi, istorici, arhitecţi şi ingineri constructori, consultaţi în mai multe serii de întâlniri ştiinţifice şi simpozioane. Atunci şi-a format opinia şi singular a aplicat-o.

În vara anului1977, festivităţile de la inaugurarea monumentului restaurat s-au transformat într-un prilej de sărbătoare românească, participarea dobrogenilor şi a tuturor invitaţilor din ţară, fiind un prilej de împlinire naţională a urmaşilor legionarilor romani, cei care în urmă cu secole construiseră monu-

mentul.

Prezența lui Nicolae Ceaușescu, Președintele României acelor vremuri la festivitatea de inaugurare a noului Monument Triumfal de la Adamclisi, comunistul atât de contestat în zilele noastre, nu diminuează cu nimic actul istoric.

Rămâne un singur fapt. Ctitoria de care se va lega în viitor numele lui Adrian Rădulescu arheologul, aparține României și în egală măsură universalității.

Episodul Vasile Canarache (1893 - 1969)

După absolvirea studiilor univesitare în anul 1956 Adrian Rădulescu și-a legat de la început numele de Dobrogea și de nou înființata instituție muzeală de la Constanța, aflată în curs de amenajare sub conducerea lui Vasile Canarache.

După o numire inteligentă a autorităților vremii, Vasile Canarache, un fost colecționar de artă și de antichități, un bun negustor întreprinzător, cercetător autodidact al arheologiei dobrogene, a obținut localul fostei Arhiepiscopii a Tomisului de lângă Catedrala Sf. Petru și Pavel de la Constanța.

Priceput în organizarea de colecții de artă și arheologice interbelice, Vasile Canarache, probabil bine supravegheat și urmărit în cheltuieli, a reușit să adune în scurtă vreme toate obiectele arheologice desoperite la Constanța în ultima sută de ani, depozitate și mutate de multe ori prin diferite locuri, stabilind pentru viitor primele colecții ale Muzeui de Arheologie.

La veamea respectivă, a fost ajutat de faptul că nu avea studii universitare care l-ar fi descalificat, fiind considerat ca făcând parte din "*clasa muncitoare fără studii, la modă*".

Colecția a fost organizată și pregătiră pentru expoziții permanente într-un an.

La aceste demersuri, Vasile Canarache l-a avut alături și stimat până la sfârșit, pe tânărul Adrian Rădulescu.

O lecție de comportament civic se poate învăța din acea perioadă confuză, care să vină azi în sprijinul culturii constănțene. Fără o înțelegere și o perspectivă de peste ani a fenomenului cultural, nu se poate realiza nimic indiferent de sistemul politic, autoritar sau democratic, dacă printre conducătorii momentului nu se află oameni, care să înțeleagă că realizările în domeniul culturii nu se referă la un moment prezent ci la viitor.

A existat atunci un singur om la Constanța care a înțeles dezideratul culturii. Acesta a fost Vasile Vâlcu.

Cu sprijinul acestui om, comunist foarte controversat în istoria contemporană, Vasile Canarache a preluat clădirea aproape nouă a Arhiepiscopiei dezmoștenite și înlăturate din viața politico-socială a orașului, a primit fondurile

necesare amenajării şi până la inaugurarea Muzeului de Arheologie de la Constanţa din anul 1957, a pus bazele celei mai însemnate instituţii de profil din Dobrogea.

Fostul prim secretar a murit recent şi am aflat că datorită oprobiului impus de politica actuală, a fost înmormântat într-o parcelă temporară a comitirului Străuleşti II din Bucureşti.

La intervenţia de atunci a lui Vasile Canarache, Adrian Rădulescu a fost promovat pe rând muzeograf, şef de secţie (1965), director adjunct al muzeului (1968) şi după decesul lui Canarache din anul 1969, director al Muzeului de Arheologie de la Constanţa.

La moartea lui Vasile Canarache petrecută în anul 1969, Adrian Rădulescu s-a ocupat personal de funeralii, asigurându-i pe aleea centrală din cimitirul oraşului Constanţa, un loc de veci cu placă omagială şi ornat cu o coloană, care se află şi în zilele noastre expus privitorilor.

Edificiul Roman cu Mozaic

O serie de descoperiri arheologice excepţionale făcute în intravilanul oraşului Constanţa între anii 1958 - 1962, cu ocazia unei largi campanii de construcţii de locuinţe în zona centrală a oraşului, au atras imediat interesul specialiştilor din ţară sau din străinătate, oraşul Constanţa devenind într-un singur

Anul 1970

La Adamclisi sunt prezentate lui Vasile Vâlcu condiţiile restaurării Monumentului Triumfal.

deceniu 1962 - 1972 capitala arheologiei românești.

Monumentul Roman cu Mozaic a fost culmea descoperirilor arheologice de la Constanţa, cea care a atras în jurul său atenţia întregii lumi arheologice mondiale, de degajarea din umpluturi, salvarea şi conservarea acestui important monument fiind legat de nedespărţit numele lui Adrian Rădulescu.

Fotografia lui Adrian Rădulescu luată în mijlocul echipei de lipoveni, supranumiţi datorită vredniciei şi disciplinei lor *excavatoare cu barbă,* este un document care poate face oricând ocolul tuturor săpăturilor arheologice mondiale.

Documentul este de necontestat având în vedere construcţia restaurată a *Edificiului Roman cu Mozaic* de la Constanţa.

O suprafaţă de 2000 mp de covor de mozaic descoperită din cât s-a putut prezerva, a impus construirea unei adăpostiri impresioante pe mai multe nivele, care a antrenat pe lângă o cercetarea arheologică riguroasă a monumentului antic, contribuţia unor arhitecţi de prestigiu din arta monumentală românească, a unor peisagişti, a unor chimişti şi a unor ingineri constructori specializaţi în restaurări.

A rezultat o construcţie impresionantă care azi expusă publicului, este cea mai mare construcţie arheologică monumentală din România. Întreaga lucrare a necesitat importante fonduri de investiţii ale comunităţii locale şi guvernamentale, girate de omul forte al momentului Vasile Vâlcu, care s-a interesat zi de zi de mersul construcţiilor.

Inaugurarea clădirii Edificiului Roman cu Mozaic în anul 1972, aşa cum este el cunoscut în mediile de specialitate şi aducerea construcţiei în circuitul public şi turistic, a fost o realizare de seamă a Muzeului de Arheologie din Constanţa.

Adrian Rădulescu ca director al muzeului, arheolgul experimentat a avut rolul principal.

Tezaurul de sculpturi de la Tomis

Descoperirea Tezaurului de Sculpturi antice sub Gara Constanţa, mai precis sub fostul pachet de linii ferate care intrau în gară, a fost cea mai spectaculoasă descoperire arheologică a anilor 1960 - 1962. Credem că nu exagerăm dacă o denumim mondială.

Într-o groapă au fost adunate şi ascunse cândva acum câteva secole, de teama de a nu fi distruse de evenimentele năvălirilor barbare, de către un cetăţean anonim al Tomisului, care le-a dat uitării cu sacrificiul vieţii sale, piesele de mare valoare care fac azi fală celei mai impresionante colecţii de artă antică de pe teritoriul României.

Atunci, la 1 aprilie 1962, când au fost descoperite, Adrian Rădulescu era arheologul de teren trimis de V. Canarache să supravegheze excavaţiile din zona gării oraşului, în care constructorii pregăteau fundaţiile viitoarelor blocuri de locuinţe. De câtăva vreme arheologul cerceta două biserici creştine descoperite în zona de vest a oraşului antic.

La un moment dat a apărut în săpătură un cap de statuie. Era statuia zeiţei Fortuna.

Mai departe se cunoaşte din cronica vremii.

Grupul de monumente desoperite, Zeiţa Fortuna cu Pontos; Şarpele Glycon (numit atunci fantastic); Altarul zeiţei Nemesis; Zeul Dioscur; Tripticul Hecatelelor s.a; în total 24 de piese de cea mai mare valoare arheologică.

Fuseseră redate culturii şi istoriei româneşti.

Pe marginea şanţului săpăturii se afla Adrian Rădulescu.

CTITOR DE MUZEE

Tot ce s-a construit în Dobrogea în ultimimii 30 de ani în domeniul instituţiilor muzeale, este legat de numele lui Adrian Rădulescu.

La Constanţa, în anul 1977, muzeul a fost instalat în fosta clădire a Primăriei din Piaţa Ovidiu. Cu acel prilej instituţia a devenit Muzeu Naţional. Aici era viaţa lui, întreaga sa operă de cercetător. De organizarea expoziţiilor în săli specializate pe colecţii, în vitrine închise în panouri de sticlă, ocupîndu-se personal.

O imensă cantitate de obiecte arheologice descoperite la Constanţa şi în Dobrogea, fiseseră colectate în noua clădire a muzeului şi în depozitele sale, inventariate, fişate, unele, cele mai de seamă expuse în sălile şi vitrinele nesfârşite ale muzeului, altele, aflate la dispoziţia tuturor cercetătorilor arheologi în depozite.

La Mangalia, fosta cetate grecească Callatis, bogăţia nesfârşită a obiectelor arheologice se afla într-o clădire improprie spaţiului muzeal, vizitatorii şi turiştii neavând acces direct la aceste piese.

O nouă construcţie, " Muzeul Callatis ", a fost inaugurată în anul 1977, alăturată unei importante descoperiri antice anterioare a mormântului cu papirus.

La Adamclisi, alăturat Monumentului Triumfal s-a construit " Muzeul de Arheologie Adamclisi ", conceput în soluţia dată de majoritatea specialiştilor, de a adăposti la interior metopele originale ale monumentului, pentru a le proteja de intemperii. Pe monument au fost comandate şi s-au montat replici ale

metopelor originale.

În prezent, noua construcţie muzeală adăposteşte şi alte obiecte arheologice descoperite de cercetarea organizată de decenii în Cetatea Trophaeum Traiani alăturată, precum şi alte descoperiri importante descoperite în jurul monumentului triumfal la Mauzoleu şi la Complexul funerar.

La Histria, fosta cetate aflată pe teritoriul judeţului Constanţa, a necesitat zeci de ani de cercetării arheologice. De foarte multă vreme, la cetate se află cea mai importantă şcoală de cercetare arheologică românească cu tabere studenţeşti sezoniere, coordonate în colaborarea dintre Institutul de Arheologie de la Bucureşti şi Muzeul de Arheologie din Constanţa. Dar de ani de zile, obiectele arheologice descoperite se aflau expuse în aer liber neprotejate suficient, sau depozitate în interiorul unor construcţii improprii inaccesibile publicului.

Construcţia " Muzeului Cetăţii Histria " într-o nouă clădire special destinată acestei misiuni, publicului vizitator al cetăţii şi cercetătorilor, a încununat activitatea de ctitor de muzee a lui Adrian Rădulescu. Remedierile actuale ale clădirii bine proiectate arhitectonic dar prost construite, încearcă să asigure

Anul 1970

Sub planşeul casetat al Edificiului Roman cu Mozaic din Constanţa, preşedintele francez de mai târziu Jaques Chirac şi soţia sa ascultă prezentarea monumentului.
În acel an Adrian Rădulescu fusese numit directorul muzeului.

expunerile pieselor și depozitarea lor în cele mai bune condiții.

La Basarabi, se află de 20 de ani în construcție o clădire care urmează să adăpostească Bisericuțele din dealul de cretă. Probabil că le va veni și lor rândul de a fi puse în circuitul arheologic și turistic așa cum a dorit organizatorul lor.

Oare, ne întrebăm retoric, există undeva un loc în Dobrogea unde Adrian Rădulescu să nu fi intervenit cu o măsură oarecare majoră sau minoră ?

Bazilica Mare de la Constanța. Cu un mare regret Adrian Rădulescu a plecat din această viață, legat de descoperirea în anul 1987 a marii bazilici creștine de la Tomis de pe str. Negru Vodă. Descoperirea a fost prilejuită de construirea unui hotel, Hotelul partidului, în excavațiile construcției fiind descoperită la o adâncime de 3 - 4 m, enorma fundație a bazilicii crestine.

Oficialitățile vremii când au auzit de o biserică creștină descoperită s-au cutremurat și nu au știut cum să limiteze amploarea anticei construcții, închisă cât mai ermetic sub o clădire oarecare azi neterminată.

Fiind alături de marele arheolog ca un spectator oarecare, am putut să constat neputința sa, fiu de preot crescut în valorile creștine ale nației, de a determina factorii politici comuniști atei, să schimbe temporar amplasamentul hotelului astupând la loc vestigiile antice, spre a le prezerva pentru viitor.

Acei comuniști se mai află în viață și se pare că nu regretă infamia produsă.

Păcat că arheologul, atunci membru al Sinodului Parohial local a murit cu inima neîmpăcată, că nu a putut să ofere orașului Constanța spre restaurare, cea mai mare biserică din România. O adevărată catedrală ortodoxă ce se putea construi pe fundațiile antice.

Acum, numai cu mare bunăvoință, sau după înlăturarea previzibilă (!) a structurii de beton vechi de aproape 20 de ani a presupusului hotel, cu greu se mai poate restaura fundațiile celei mai mari Bazilici din Europa de est.

Ca inginer am avut răbdarea de a măsura cei aproape 80 m de lungime ai fostei construcții, din care între naos și pronaos măsurați erau peste 65 m. Ce ziduri de fundație late de 3 - 4 m, ce lățime a celor trei nave ale bisericii din care nava centrală avea aproape 6 m. Nu mai vorbim de materialul tegular, cărămizi și olane de cea mai bună calitate, așa cum arheologul Adrian Rădulescu le-a constatat la cercetare și le-a datat ca atare.

Este bine de semnalat aceste detalii deoarece peste secole, poate arheologii viitorului, vor restaura biserica la lungimea și la deschiderea sa originală reconstruind adevărata Catedrală a Tomisului.

O importantă descoperire arheologică din anii premergători Revoluției din 1989, făcută de colaboratorii apropiați ai lui Adrian Rădulescu, o reprezintă

Mormântul cu hypogeu pictat, lucrare aflată în conservare şi care aşteaptă restaurarea într-un subsol de teren oarecare, pentru punerea ei în valoare arheologică şi turistică.

Desigur nu a fost numai rolul său. A fost şi al colaboratorilor săi cei mai apropiaţi, arheologii constănţeni, pe care i-a strâns în jurul său, i-a format după modelul deprins de experianţa sa anterioară, pe care i-a respectat ca pe fraţii şi copii săi.

SIMPOZIOANE

Anual, prin tradiţia instaurată de Adrian Rădulescu, de peste 35 de ani se oragnizează la Muzeul de Arheologie din Constanţa simpozioane naţionale, la care participă ca invitaţi toată fala arheologiei româneşti, cu comunicări şi conferinţe legate de trecutul istoric al Dobrogei. Şi nu numai.

Datorită perseverenţei arheologilor constănţeni, a implicării lor în sfera descoperirilor importante ce se fac an de an la Constanţa şi în Dobrogea, o serie de mari manifestări culturale la nivel naţional şi internaţional ocazionate de descoperiri, l-au instalat pe Adrian Rădulescu ca un bun organizator de congrese şi conferinţe naţionale ori internaţionale, de simpozioane locale care şi-au câştigat o periodicitate anuală în intruniri.

Astfel :

Al IX - lea Congres internaţional de studii asupra frontierelor romane, Mamaia, septembrie 1972;

Al VII - lea Congres internaţional de epigrafie greacă şi latină, Constanţa, septembrie 1977;

Al VII - lea Congres internaţional de tracologie, Constanţa - Mangalia - Olimp - Tulcea, 20 - 26 mai 1996;

Colocviul internaţional "Arheologia Mării Negre", Constanţa, aprilie 1994, etc.

Activitatea sa atât de susţinută şi complexă i-a atras o binemeritată recunoaştere internă şi internaţională. Încă din anul 1969 a fost preşedintele Filialei Constanţa a Societăţii de Studii Clasice din România. Un an mai târziu director al Centrului de Studii Ovidiene. A fost, deasemenea, vicepreşedinte al Institutului Român de Tracologie şi preşedintele Filialei Constanţa a aceleiaşi instituţii, din anul 1985; preşedinte al Filialei Constanţa a Asociaţiei Oamenilor de Ştiinţă (din 1988), membru al Comisiei Naţionale a Monumentelor Istorice (1990 - 1996) şi preşedinte al acesteia (1995). A fost membru al Comisiei Naţionale de Arheologie (1976 - 1999) şi preşedinte al acestei comisii (1993 -

1997). A fost membru corespondent al Institutului German de Arheologie din Frankfurt pe Main.

A avut o bogată activitate la conferințele internaționale unde a fost invitat, susținând prelegeri în fața studenților, în Italia, Franța, Grecia, Anglia, Turcia, Bulgaria, Serbia, Elveția etc., cât și a celor mai variate categorii sociale, specialiști sau simpli auditori, spectatori la radio sau la televiziune.

A cultivat în mod strălucit legăturile cu muzeele, institutele de cercetări din țară sau din străinătate, cu oameni de știință și cultură români și străini, toate spre prestigiul muzeului pe care la condus.

PUBLICISTUL

O asemenea instituție de importanță internațională, nu putea să lase cercetarea românească a orașului Constanța și a Dobrogei fără publicații de profil.

Începând cu anul 1968, la Constanța apare anuarul Muzeului cu denumirea "Pontica".

Adrian Rădulescu a fost redactorul responsabil a 32 de numere consecutive.

Anuarul cuprinde studii, articole științifice, note, recenzii și bibliografii, în toate domeniile istoriei, arheologiei, istoriei antice și medievale sau ale științelor conexe arheologiei, epigrafie, numismatică, s.a. Toate cu referire la Dobrogea.

La inițiativa lui Adrian Rădulescu, începând cu anul 1995, a fost revigorată fosta publicație antebelică intitulată "Analele Dobrogei" în serie nouă, la apariția căreia a contribuit la primele șase numere. Este un anuar destinat celorlalte domenii ale istoriei începând cu cea antică până la cea modernă și contemporană; apoi, articole științifice de etnografie și folclor dobrogean, literatură dobrogeană și alte domenii ale activității culturale din regiune.

COLABORATORII

A avut și a condus un colectiv mic de arheologi specializați sub îndrumarea sa pe domenii la muzeul din Constanța, format ca buni cercetători ai vestigiilor arheologice descoperite la tot pasul peste tot, oricând și oriunde.

I-a condus și i-a îndrumat cu competență, i-a controlat, corectat și i-a mustrat cu autoritate recunoscută de colaboratori, i-a stimulat prin accesul la publicații din țară sau din străinătate.

S-a preocupat de pregătirea lor profesională, trimițându-i periodic la cursuri de perfecționare pe lângă marile instituții de cultură din Europa, Africa sau Asia la diferite Conferințe și Congrese; i-a timis pentru specializare pe șantierele arheologice din zonele asemănătoare siturilor din Dobrogea, în Asia, Africa sau Europa. Nu a fost uitat nicunul.

Colectivul mic de cercetători sedimentat în timp, vreme de 30 de ani, a fost format din arheologii de prestigiu de azi : Mihai Irimia, Mihai Bucovală, Gheorghe Papuc, Maria Bărbulescu, Zaharia Covacef, Gabriel Custurea, Puiu Hașoti, Constantin Chera, Virgil Lungu, s.a. A coordonat și alți cercetători în alte domenii ale istoriei medievale, moderne și contemporane, cu care a realizat întregul ansamblu al colecțiilor expuse în muzeul constănțean.

Nimic nu a făcut la întâmplare în activitatea sa de șef de școală arheologică. Nu este cazul să amintim de greutatea cu care se puteau timite în străinătate specialiștii. Cunoscându-și oamenii, Adrian Rădulescu nu a greșit niciodată, atunci când și-a depus garanția personală la plecarea fiecărui cercetător în străinătate.

A dezvoltat cu mijloacele modeste ale muzeului o bibliotecă și o fototecă importantă, fișată și corect organizată. Toate aceste mijloace se află azi la dispoziția studenților săi.

*

A venit Revoluția din decembrie 1989.

Orașul și județul Constanța avea nevoie de un reprezentant de prestigiu, care să preia însemnele puterii locale, într-o perioadă de dificile prefaceri politice.

Guvernul Revoluționar al României, Consiliul de Salvare Națională nou înființat, a avut nevoie de o înaltă personalitate, cu un neștirbit prestigiu moral și profesional, care se evidențiase în fața locuitorilor județului.

A fost ales Adrian Rădulescu. A fost numit prefect al județului. Altul nu exista.

Și-a părăsit domeniul său de activitate, intrând într-un șuvoi de fapte și de controverse, la care puțini oameni puteau rezista.

Parcă-l văd dimineața, plecând de la locuința sa din Bd. Republicii, pe jos (300 m), până la Prefectura nou înființată. Se întâlnea cu oameni care nu-l cunoșteau. Se oprea și vorbea cu cei care-l cunoșteau și nu știau ce să-i ceară, audiențe, locuințe, butelii etc.

Biroul lui Adrian Rădulescu era pe strada Traian până la ora 9 a dimineții.

După alegerile din 1990 lucrurile s-au complicat. Nu mai era noul Prim Secretar al județului. Era prefectul unui guvern fragil. Nu a putut rezista presiunilor politice ale unor partide politice nou apărute sau al unor interese care

nu-l priveau. Atunci, în 1991 a părăsit funcția de prefect. Nu mai era treaba lui și nu a devenit un oportunist politic.

S-a întors la fosta sa meserie de dascăl, aceea de profesor universitar. A fost ales rectorul noii înființate universități locale. Printre celelelte cadre universitare era cea mai autorizată persoană să ocupe funcția. De majoritatea colaboratorilor a fost sprijinit. Era singura persoană care prin prestigiul său, putea acredita Universitatea Ovidius la Constanța.

A fost sprijinit de medicii din Constanța pentru a înființa Facultatea de Medicină.

În semn de omagiu, Consiliul Științific al Universității Ovidius au atribuit după decesul magistrului, numele **ADRIAN RĂDULESCU** celei mai mari aule de învățământ de la intrarea în clădirea de pe Bd. Mamaia.

Gestul oamenilor de știință constănțeni constituie un semn de omagiu și de recunoștință acordat omului, arheologului, profesorului, ctitorului și creatorului de școală de la Constanța.

Pentru locuitorii zonei peninsulare a orașului Constanța care locuiesc în mijlocul unui mare parc arheologic, ce se va dezvolta în perspectivă, schimbarea numelui străzii Revoluției care pornește din Piața Ovidiu spre Catedrala orașului în numele lui **Adrian Rădulescu,** ar constitui o recunoștință acordată de municipalitate marelui dispărut, împreună cu titlul post mortem de **Cetățean de Onoare al Orașului Constanța.**

XVI. DOBROGEA ROMANEASCA

DESPRE O CIVILIZAŢIE ZONALĂ

"Dunărea este drumul semiţiei onemeşti către mare"
Joules Michelet
(Cetăţean de Onoare al României din ziua de 30 iunie 1866)[1] .

Unirea [2] Dobrogei a gurilor Dunarii şi a Insulei Şerpilor cu Romania s-a facut în urma hotarârii ***Congresului de la Berlin*** [3] din anul 1878.

Atribuirea Dobrogei Principatului României în schimbul a trei judeţe din Basarabia de sud, ca o condiţie a recunoaşterii europene a independenţei de stat a României, a dovedit că politica Marilor Puteri, se face peste capul micilor state atunci înfiinţate şi fără consultarea lor.

---

1. În şedinţa din 30 iunie 1866, Adunarea Constituantă a României, într-un elan de recunoştinţă faţă de cei mai însemnaţi filromâni care contribuiseră, prin activitatea lor politică sau publicistică, la înfăptuirea celor mai nobile idealuri ale patrioţilor români - Unirea principatelor -, a votat în unanimitate acordarea cetăţenei de onoare române unui număr de şapte cetăţeni străini : *William Ewart Gladstone, J. Arthur Roebuck, Joules Michelet, Edgar Quinet, Saint-Marc Girardin, Paul Bataillard şi J. A. Ubicini.*

2. Termenul de ***unire*** este menţionat pentru primas oară de M. Eminescu într-un articol intitulat *Anexarea Dobrogei,* din ziarul Timpul, III, nr. 182, 19 august 1878; poetul scrie că în relaţiile cu noua populaţie a României (nn),

....., n-ar fi o cestiune de dominare ci de convieţuire, căci nu e vorba de cucerire, ci de ***uniune.***

3. Tratatul de la Berlin; ..... - art. XLIII. - Înaltele părţi contractante recunosc independenţa României, legând-o (condiţionare !, n.n.) de condiţiile expuse în continuare; ...; art. XLIV. - .... deosebirea de credinţe religioase şi de confesiuni nu va fi opusă nimănui...; atr. XLV. - Principatul României retrocedează Rusiei ... Basarabia (de sud)....; art. XLVI. Insulele ce formează Delta Dunării, precum şi Insula Şerpilor, sangeacul Tulcei, cuprinzând districtele (enumerate toate, n.n.). Principatul României primeşte deosebit de acestea, teritoriul situat la sud de Dobrogea până la o linie care să plece de la răsărit la Silistra şi terminându-se la Marea Neagră, la sud de Mangalia.

(Delimitarea frontierei cu Bulgaria se va face cf. art. II din tratat); art. L. - ... supuşii români şi supuşii otomani .... care locuiesc în România, ... drepturi garantate... ; art. LI. - În ce priveşte întreprinderile de lucrări publice (în Dobrogea, CED, DBSR, n.n.) şi altele de aceeaşi natură, Romnia va fi substituită, pentru tot teritoriul cedat ei, la drepturile şi obligaţiile Sublimei Porţi; **- Art. II din Tratat; Principatul Bulgariei** va cuprinde .... fruntaria va ţine la nord malul Dunării, ... până la un punct din spre răsărit de Silistra. În *Memoriile Regelui Carol I al României,* vol. IV, p, 140 - 143, Ed. Machiaveli Bucureşti 1994; *idem, Dicţionar Diplomatic,* Ed. Politică 1979; şi P. Covacef, *Cimitirul viu de la Sulina,* Ed. Ex Ponto, Constanţa 2003, Anexa 2.1., p. 107.

De 125 de ani, unirea Dobrogei cu România a căpătat pe parcursul anilor expresii din ce în ce mai originale: *reunire, reîntregire, inglobare, încorporare, anexare s.a.*, toate adoptate în funcție de conjunctura momentului politic, exclusiv intern. Expresiile au dorit să sublinieze o stare de fapte petrecute cu multă vreme în urmă, evitând apriori să folosească expresia simplă și normală a poetului M. Eminescu de *unire.*

Ideea intercalării unui teritoriu independent ca o pană de pamânt în calea fostelor războaie ruso - turcești, a apărut ca o soluție în cadrul tratativelor de semnare a ***Tratatului de la San Stefano*** [4], deși ideea se vehicula în cancelariile europene ca o soluție posibilă de rezolvare a ***Chestiunii Orientului*** [5].

Din documentele analizate, se pare că Principele Carol al României a semnalat atunci problema unirii Dobrogei cu România, într-o scrisoare adresată Principelui Moștenitor al Prusiei în timpul tratativelor de la San Stefano, spunând că : *Turcia ar trebui să cedeze României Delta Dunării conform tratatului de la Adrianopole, nu Rusiei* (Dobrogea era menționată doar în scrisoare nu și în tratat, n.n.).

Soluția unirii Dobrogei cu România, a fost recuparată de cancelarul Bismarck al Prusiei ca o conjunctură politică din tratativele de pace de la San Stefano, ale căror prevederi stabilite între Rusia și Turcia, s-au dovedit neoperante la nivel european datorită iminenței lucrărilor Congresului de la Berlin.

Tratatul de Pace semnat la Berlin ca urmare a congresului, a stabilit la nivel european o nouă geografie continentală. În Europa de est mai multe state recunoscute condiționat independente și-au stabilit granițele la un loc cu o nouă politică în viitoarele alianțe.

Cedarea Basarabiei către Rusia în schimbul recunoașterii independenței de stat a României, a dat satisfacție orgoliilor țarului Rusiei, care astfel înlătura ultimele efecte ale Păcii de la Paris din anul 1856. În joc se afla interesul

---

4. Tratatul de Pace de la San Stefano, 19 febr. - 3 martie 1878, între Rusia și Turcia; Rusia primește sangeacul Tulcea cu insulele din delta Dunării (Dobrogea de nord, n.n.); Rusia își rezervă dreptul de a schimba teritoriul, contra părții din Basarabia redată Moldovei prin Tratatul de la Paris din 1856; în *Memoriile Regelui Carol I,*
p. 71 - 73; și în *Dicționar Diplomatic*, Ed. Politică 1979;

5. Chestiunea Orientului, Problemă insuficient prezentată și statuată în Tratatele Internaționale, referitoare la teritoriile Turciei europene și în cazul României la linia Dunării și la modul în care se vor delimita frontierele în estul Europei, după ce Imperiul Otoman nu va mai exista în Europa. Problema a apărut în deceniul al patrulea al sec. al XVIII - lea la curtea lui Ludovic al XV - lea în lucrarea "Le secret du Roi". Atunci Austria a fost obligată sa retrocedeze Oltenia și Banatul turciei, pierzând definitiv influiența în problemele orientale, de menținere a - *statu quo* - al frontierelor. Explicit *Chestiunea Orientului* nu a apărut în textele Tratatelor (1815, Viena și Paris) sau a celor ulterioare.

Imperiului ţarist în Europa, ca stat care dorea să controleze mai mult militar decât politic gurile Dunării.

Soluţia respinsă de delegaţia Română la congres, acolo unde a avut doar un statut de observator, a rămas în opinia publică românească ca o surpriză, tratată la acea vreme ca o miză politică cu caracter provizoriu printre hotărârile Congresului. Toate evenimentele care au privit Dobrogea, s-au petrecut în afara graniţelor regiunii [6], fără ca structura politică a României din anul 1878 să fie pregătită pentru preluarea teritoriului, fără ca populaţia dobrogeană de atunci să fi fost atrasă sau consultată în vreun fel [7].

Principatul României în vremea Congresului de la Berlin se afla ca o miză politică secundară [8] în vederile Marilor Puteri. În Dobrogea otomană, unde se stabiliseră de sute de ani numeroşi turci, tătari, bulgari şi prin contact direct peste Dunăre români, era inapoiată din toate punctele de vedere iar integrarea regiunii în noul stat independent România, nu era deloc simplă.

Deşi în final măsura luată a adus beneficii pentru România, în epocă, schimbul de teritorii cu Basarabia de sud ca o condiţie a independenţei României, nu a produs entuziasm [9].

Despre Dobrogea, se cunoştea doar că era ***" ţara turcească "*** de dincolo de Dunăre, care cândva aparţinuse ţării Basarabilor întemeietorii şi a lui Mircea cel Bătrân susţinătorul cruciadelor europene; prin Dobrogea se putea ajunge cel mai uşor în Orient şi la Constantinopole, fosta capitală a Imperiului Bizantin

---

6. St. Pavlovici, *Istoria Balcanilor 1804 - 1945,* Ed. Polirom Iaşi 2002, p. 126.; G.D. Petrescu, *Războiul pentru independenţă şi anexarea Dobrogei;* în *Dobrogea, Cinci zeci de ani de viaţă românească,* Bucureşti Cultura Naţională, 1928; p. 315 - 347; p. 324, unde : M. Kogălniceanu cere în 1871 Porţii, acordarea titlului de România; apoi : este momentul în care M. K. explică marilor puteri (n.n.), *strigătul de durere de pe malul drept al Dunării*; în timp ce luptele din Balcani continuau.

7. În volumul *Dobrogea, ..., idem,* p. 325, În anul 1876, România cere la C-pole prin D. Brătianu, Delta Dunării; p. 333, Ruşii trec Dunărea la Brăila în Dobrogea; p. 341, După ce Ruşii au ajuns la Adrianopole prin Dobrogea, refuză participarea României la tratativele de la San Ştefano, dând asigurări în privinţa Independenţei României şi acordarea Dobrogei către România (în schimbul Basarabiei de sud) ; p. 342, la Adrianopole (San Ştefano) a apărut în 1878 noţiunea de despăgubire teritorială acordată României - Dobrogea şi Insula Şerpilor - şi altele Serbiei;

8. *idem,* p. 342, Importante erau teritoriile din Balcani ocupate de populaţia slavofilă, aflate permanent în mişcări cu pronunţat caracter politic separatist: Bulgaria Mare vasală Turciei; reforme acordate creştinilor din Balcani; Serbia.

9. *idem,* p. 341, Convenţia ruso - română bilaterală secretă din 23/4 ianuarie 1878, respinsă de Adunarea Constituantă prin care : *nu se îngăduia înstrăinarea pământului ţării* (Basarabia de sud, n.n.), *pentru alt pământ* (Dobrogea, n.n.), *în următorii doi ani de aplicabilitate a convenţiei*; ; p. 342, *şantaj cu dezarmarea armatei române în caz de refuz;* p. 344, *Aşa s-a răsplătit României (unirea cu Dobrogea, n.n.) în Congresul de la Berlin;* tot acolo un diplomat străin spunea : - *în politică ingratitudinea este mai răsplătită decât onestitatea;*

transformată în capitala Imperiului Otoman.

Dobrogea nu s-a aflat între interesele imediate ale Principatului României, la fel cum nu s-a aflat nici între interesele diplomației străine. Mai mult, după Congresul de la Berlin, diplomația străină a sfătuit ani de zile diplomația românească, să fie circumspectă cu avansarea intereselor deosebite asupra Dobrogei datorită lipsei de *consistență politică* a măsurii adoptate, considerată ani de zile ca o măsură *pripită* ce nu poate rezista multă vreme[10].

Principatul României complet nepregătit pentru unirea cu Dobrogea, a fost obligat să încorporeze politic, militar, social și economic, o regiune cu un teritoriu insuficient de cunoscut de adiministrația românească, populat cu oameni preponderent alogeni cu o altă religie majoritară și în mare parte vorbitori de limbă turcească.

Pentru informarea imediată a guvernului românesc Ion Ghica a revigorat vechiul studiu al lui Ion Ionescu de la Brad despre Dobrogea întocmit în anul 1850 și publicat la Constantinopole [11]; imediat după congres a fost trimis în Dobrogea savantul Gr. Cobălcescu, unde a făcut o vizită de câteva zile în iulie 1878, cu care ocazie a publicat un raport asupra stării geografice și economice asupra Dobrogei. Savantul și-a început raportul cu : *Vrând nevrând, ne-am făcut stăpâni pre Dobrogea. Astfeliu au vrut Europa .....* [12].

Unirea Dobrogei cu România a fost și este de ani de zile, o măsură care a generat susceptibilități și stări încordate, cu pretenții revendivicative din partea Bulgariei moderne asupra Dobrogei din România, față de care nu am intențiile de a le comenta.

Din informațiile noastre extrase dintr-o culegere bibliografică bulgărească

---

10. Arhiva MINAC, Vezi Legea de organizare a Dobrogei elaborată de R. Opreanu în 1882, atunci neoperantă; revăzută în mai multe etape, ... promulgată în anul 1908, aplicabilă atunci, abia după 30 de ani de la unire.

11. Fondatorii noii științe la nivel european împreună cu savanții care s-au ocupat de formarea imaginii în străinătate a Principatelor Române sunt bine definiți în volumele lui Dan Amedeo Lăzărescu, acolo unde facem trimiterea; pentru Dobrogea, cel mai important document imagologic publicat de un străin, este studiul lui Ion Ionescu de la Brad (atunci călător străin prin regiune) intitulat ***" Excurssion agricole dans les plains de la Dobroudja ", Constantinopole 1850.*** Misiunea sa a fost benefică câțiva ani mai târziu, atunci când opinia publică românească a fost pusă în fața faptului împlinit. Unirea Dobrogei cu România în anul 1878. Studiul lui Ion Ionescu de la Brad a fost făcut la cererea cancelariei otomane care a suportat cheltuielile de deplasare a inginerului agromom. Din scrisorile ulterioare ale inginerului publicate de V. Slăvescu, reiese suficient de clar că misiunea de recunoaștere a lui Ionescu de la Brad a fost propusă de Ion Ghica guvernului otoman, la acea vreme Ghica fiind Guvernator de Samos. Oare această misiune a fost întâmplătoare ?

12. Gr. Cobălcescu, *Considerațiuni asupra Dobrogei*, publicat în Steaua României, II, nr. 167 bis, 4 august 1878, p. 1 - 2. Din St. Lascu, Biblioteca Tomitană, Mărturii de epocă privind istroia Dobrogei, MINA Constanța 1999.

mai veche, partea bulgară este mult mai bine pregătită în a-şi susţine opiniile, bazată pe documentele dobrogene care au rămas de atunci pe teritoriul bulgar la Varna, faţă de care replica românească a fost slabă doar după primul război mondial. Retrocedarea Cadrilaterului în 1940 a rămas în concepţia românească ca o problemă deja rezolvată, rezumată pe politica faptului împlinit.

Dar în continuare apar în Bulgaria mai multe documente în această problemă decât în România, documentele fiind aşteptate din cercetarea românească, cele care ar putea să susţină prezenţa masivă a populaţiei româneşti în Dobrogea, cel puţin pe malul drept al Dunării.

Se cunoaşte că întreaga regiune a Orientului Mijlociu şi a peninsulei Balcanice, care s-a aflat sub dominaţia de sute de ani a Imperiului Otoman, abundă de asemenea stări conflictuale nerezolvate şi până în prezent nerezolvabile.

Imaginea Dobrogei fusese deja formată în secolele anterioare de călătoriile diverşilor misionari, atunci receptate fără intervenţii politice în opinia diplomaţiei europene. Unirea Dobrogei cu România a fost o consecinţă a măsurilor adoptate la nivel continental privind instaurarea păcii.

În anul 1878, opinia publică europeană a răsuflat uşurată că cel puţin în Dobrogea, prin intercalarea României la Marea Neagră apăruseră premizele unei situaţii liniştite, spre deosebire de restul Balcanilor, acolo unde în mijlocul unor populaţii slavofile situaţia politică se afla permanent sub supravegherea rusească.

Tot în exterior se formase opinia că Dobrogea (Tartaria Mare, până la începutul sec. al XIX - lea) era o regiune săracă dar cu un bogat potenţial agricol; o opinie asemănătoare se formase deja prin faptul că regiunea era puţin populată, iar schimbarea regimului politic nu însemna de fapt înlocuirea religiei islamice anterioare.

Pe Europeni nu i-a interesat niciodată faptul că Principatul României pierdea un teritoriu tradiţional naţional, anume Basarabia de sud.

La mijlocul sec. al XIX - lea, avântul tehnologic luat prin construirea şi extinderea liniilor ferate pe continent, prin dezvoltarea navelor şi a navigaţiei cu vapoare acţionate cu maşini cu aburi pe Dunăre, a propulsat Dobrogea în centrul atenţiei europene, deoarece pe acest traseu se putea ajunge mai uşor de pe Dunăre la Constantinopole, în Orient şi invers, mai uşor şi mai repede în vestul Europei.

Tot atunci s-a descoperit marele potenţial al agriculturii Principatelor Române şi în Europa culturală a apărut epoca călătoriilor şi a marilor descoperiri arheologice din Asia Mică, Orientul Mijlociu şi din Egipt, la care

ţări ca Anglia, Prusia, Austria şi Franţa s-au aliniat imediat.

Interese economice au făcut ca neprevăzut, neaşteptat şi neprogramat de civilizaţia europeană, să apară în aceste condiţii în Dobrogea, într-un interval scurt de timp de doi ani 1856 - 1857, atenţia asupra navigabilităţii Dunării prin înfiinţarea la Sulina şi Galaţi a **Comisiei Europene a Dunării - CED** şi de deschidere a călătoriilor şi a circulaţiei **Poştei Austriece** pe Dunăre spre estul Europei, prin înfiinţarea la Constanţa a societăţii **Danube and Black Sea Railway Co. Ltd, DBSR.**

La fel ca în multe teritorii aflate azi în Turcia, Siria, Palestina, Israel, Irak, Egipt s.a., unde s-a format ca peste tot în Orient *"imagine a celuilalt "* [13] în afara graniţelor ţărilor respective, Dobrogea unită cu România a devenit o consecinţă cosmopolită. **Imagologică.**

I. - IMAGOLOGIE ASUPRA DOBROGEI

Despre imagologie s-au publicat puţine lucrări în România, domeniul fiind semnalat de Nicolae Iorga, Paul Cernovodeanu şi de Dan Amedeo Lăzărescu în anii anteriori, iar foarte recent, de profesorul Sorin Mitu de la Cluj - Napoca, care a abordat teoretic definirea şi prezentarea domeniilor care compun noua disciplină ştiinţifică..

Încercarea noastră de imagologie asupra Dobrogei atinge un domeniu încă necercetat, fiind şi pentru noi o ştiinţă care nu este la îndemâna pregătirii noastre. Dar un început trebuie făcut odată. Avem speranţa că după abordarea noastră privind domeniile şi condiţionările care generează imagologia, se va găsi după un timp oarecare răspunsul la întrebarea pe care şi-au pus-o în străinătate fondatorii [14] noii discipline depre ţara lor. *Comment les etrangeres jugent la*

---

13. Termenul " imaginea celuilalt " este sugerat de Paul Cernovodeanu, amintit de D. A. Lăzărescu şi folosit cu multe argumente de prof. Sorin Mitu de la Cluj - Napoca. Vezi : P. Cernovodeanu, *Imaginea ţărilor Române prin călători sec. XIV - XVIII*, în Revista de Istorie, T 32, nr. 12, 1979, p. 2353 - 2365; Dan Amedeo Lăzărescu, *Imaginea României prin călători*, vol I - II, ed. Sport Turism, Bucureşti 1985; S. Mitu, *Imagini europene şi mentalităţi româneşti din Transilvania*, Ed. Presa Universitară Clujeană, Cluj Napoca 2000.

14. Paul Cernovodeanu a făcut o primă clasificare a scopului noii discipline : *" Din punct de vedere formal relatările peregrinilor străini se pot subdivide - după caracterul lor - în însemnări de drumeţie, memorii, corespondenţă, jurnale de campanie, rapoarte cu caracter oficial, anchete cu substrat social - economic şi istoriografic sau monografii elaborate ulterior; valoarea textelor variază în funcţie de autenticitatea lor precum şi de gradul de sinceritate, exactitate şi capacitate de informare şi selecţie a autorilor".* In lucrarea sa autorul *evită* să vorbească despre călătorii străini din Dobrogea, concentrându-şi atenţia asupra imaginilor creiate în Moldova, Valahia şi Transilvania. Din necesitate, autorul aminteşte doar de traseul călătorilor prin Dobrogea spre Constantinopole. Atât. *Revista de Istorie*, p. 2353 - 2365.

..... (ţara sau regiunea respectivă).

Imagologia este o disciplină ştiinţifică modernă în curs de constituire, de teoretizare, de aprofundare, fiind un domeniu colateral al ştiinţelor umaniste - dar nu numai - insuficient şi incomplet luat în seamă de cercetători şi de opinia publică.

Imagologia este o ştiinţă subiectivă, care lucrează cu **icoane documentare**[15].

Imagologia este o ştiinţă inter şi trans - disciplinară [16] , care în cele mai multe cazuri ajunge o consecinţă politică a subiectivismului cu care este interpretată. În acest caz se poate greşi cel mai mult în interpretările politice partizane, deoarece chiar icoanele documentare sunt pure interpretări politice ale momentului analizat. În acest caz apare pericolul **alterităţii** [17] imaginii, atunci când nu se produce detaşarea sau ataşamentul de cauza care le-a generat.

Imaginea **despre sine sau imaginea celuilalt** [18], când nu sunt concordate poziţiile temporale în care au fost creiate, pot deveni periculoase politic. Mai ales aici în estul Europei unde rămăşiţe educaţionale ale unei politici în contradicţie cu noua Constituţie Europeană ce urmează să fie adoptată, pot deveni răuvoitoare. Până la intervenţia unităţilor UNCOM se pot petrece drame de nebănuit.

Imagologia lucrează şi analizează imaginile succesive aduse la cunoştinţa publicului european de : *informaţiile, itinerariile, ştirile, reportajele jurnalistice, publicaţiile, desenele,* făcute de nenumăraţii călători străini care au parcurs Dobrogea. În linii mari disciplina are aplicabilitate între secolele al XIV - XVIII - lea, perioadă în care sursele sunt incerte şi informaţiile sunt susceptibile de erori.

În zilele noastre în străinătate a apărut un fenomen extrem de actual, legat de imaginea generală a României de această dată, formulată de mai multe categorii de români expatriaţi, la un loc cu imaginea formulată de organismele internaţionale care ne supraveghează, F.M.I. , N.A.T.O., Banca Mondială,

---

15. Extrase concentrate, rezumate din textele originale, hărţi, desene, litografii, cu care se poate reconstitui ca un puzzle o anumită stare. Folosirea icoanei ca valoare de document se pune în legătură cu alte evenimente colaterale.

16. S. Mitu, *op. cit.* p. 267 - 271;

17. *idem, op. cit. loc cit.*

18. Majoritatea informaţiilor cercetate de la călătorii străini prin Dobrogea, sunt rapoarte de spionaj. În special în secolul al XVIII - lea nu s-a formulat nimic la întâmplare, fie că pe aici au trecut ambasadori ai ţărilor europene sau clerici cu misiuni ecumenice în regiune. Europa avea nevoie de o informaţie sigură de la sursă.

Uniunea Europeană s.a. [19].

Imagologia poate fi numită **CIVILIZAŢIE ZONALĂ** [20].

Imagologia lucrează în congruenţă (în completare) cu **ISTORIA ORALĂ** [21].

Referindu-ne la Dobrogea şi la statutul ei politic până la mijlocul secolului al XIX - lea, aflată sub imperiul otoman, la sărăcia informaţiilor colaterale şi a puţinelor documente de arhivă, considerăm, fără a greşi, că ***Civilizaţia zonală*** dobrogeană se poate extinde cel puţin până la unirea din 1878.

Imagologia urmăreşte pe etape cronologice, modul în care s-a făurit în mentalitatea europeană, **icoana** [22], mai mult sau mai puţin corectă asupra teritoriului şi populaţiei dobrogene, legată de poziţia regiunii aflată la hotarul dintre două lumi.

Imagologia este o ştiinţă comparativă. A nu se confunda cu literatura comparată care este un domeniu de care depinde în mare măsură.

Imagologia are un pronunţat caracter social ce se raportează la ***teoria mentalităţilor*** [23] ca o formă a psihologiei comportamentale a persoanei şi a colectivităţilor.

Din frânturile reţinute din ***icoanele*** formate de călătorii străini prin regiune în publicaţiile şi în mass media europeană, încercăm să reconstituim - în absenţa unor documente de arhivă de valoare privind trecutul dobrogean [24] - *date, fapte, evenimente,* care au adus Dobrogea din hotarele unui imperiu dispărut definitiv, la situaţia în care se găseşte azi între graniţele României.

Civilizaţia zonală *(imagologia)* fiind o noţiune relativ facilă şi uşor accesi-

---

19. Într-un articol publicat de revista România Literară nr. 43 / 2003 intitulat : *Apeluri fără răspuns* al cărui autor este Eugen Giurgiu, se pot înţelege două direcţii ale defectului (de data asta) imagologic românesc : negativismul şi lipsa de cunoaştere a limbii engleze. Aparenta lipsă de comunicare a oficialităţilor române spre exterior din cauze financiare neacordate de guvern. Nu se cunoaşte nimic, nu se aprobă din ţară nici o cheltuială în scopul susţinerii imaginii româneşti, nu se publică şi nu se difuzează nici o soluţie venită din interior care să susţină imagina României. În al doilea rând, limba engleză a înlocuit limba franceză din fosta circulaţie a documentelor imagologice din sec. al XIX - lea. Necunoaşterea limbii engleze acuzată azi de populaţia de vârstă peste medie populaţiei politice a României, face un mare deserviciu între mijloacele de cunoaştere şi de recepţie. Faptele au condus în străinătate la " teama de a fi român ", de a vorbi în limba română, de a trece o graniţă, de a avea un statut oarecare. Greu de recuperat.

20. Termen împrumutat de la cercul omonim al Liceului Ovidius din Constanţa.

21. **ISTORIA ORALĂ**, ştiinţă la fel de nouă, nedezvoltată şi nestudiată în mediul universitar constănţean.

22. Detalii de studiere a imagologiei. Tablou, chip, desen, modalitate textuală concentrată (rezumată) - din dicţionar.

23. În psihologie.

24. Cea mai însemnată parte a arhivelor oraşului Constanţa şi a vileyatului Kustendje, au fost retrase de autorităţile turceşti în anul 1877 de la Constanţa, o dată cu evacuarea teritoriului. După câteva încercări de readucere la Constanţa cu delegaţi trimişi, documentele au rămas la Varna şi la Istanbul. ***Tezaur....*** DGAS, 1986, Doc. 20.

bilă documentării în arhive sau în biblioteci publice, se adresează elevilor pasionați din ultimele clase de liceu.

Notele de lucru extrase de elevi în acest chip, pot să fie clasificate în computere în fișiere separate pe categoriile sistematizate mai jos, - fiecare fișier fiind o icoană documentară - după care centralizate tematic, se pot întocmi referate și comunicării la toate disciplinele liceeale. Metoda de lucru este evocatoare - demonstrativ - comparativă.

În acest mod se pot forma opinii însoțite de fișe de lucru și planșe documentare.

În intenția noastră nu dorim abandonarea modelului actual al cercetării istorice singulare atotcuprinzătoare, ci doar sistematizarea domeniilor de cercetare pluridisciplinare. Cele sistematizate de noi în definiție. Aparent facile dar cu o mare rază de acțiune în perspectiva cercetărilor aplicative.

1. - DOMENIILE CIVILIZAȚIEI ZONALE - ALE IMAGOLOGIEI -

Imagologia este mult mai mult decât o istoriografie. Este mai sugestivă mai practică.

Imagologia se află la granița dintre psihologie și sociologie, dintre ecumenism și islamism, dintre componentele culturale ale limbilor vorbite cu problemele etno - folclorice locale și reportajul jurnalistic.

Imagologia analizează comparativ [25] (raportarea la vecini), imaginile pe care diferite popoare și le-au făcut despre Dobrogea, sau în particular, la detalii, despre imaginile pe care o clasă socială și-a făcut-o asupra adversarei, o confesiune religioasă asupra alteia creștine sau neecumenice [26] din Dobrogea, asupra culturii și folclorului unei comunități dobrogene.

Fiind vorba de evocări ale unor peripluri efectuate de nenumărați călători prin Dobrogea, *tensiunea* [27] *imagologică este urmărită din lăuntru în afară,*

---

25. Sintetizarea teoretică a publicațiilor anterioare. În Dobrogea icoanele au evoluat în timp, odată cu creșterea gradului de cunoaștere, transmisă de primele firmane sau primii călători deja cunoscuți în vreme. Situațiile anterioare nu s-au mai repetat, de cele mai multe ori apărând citarea *"după cum a spus...."* "antecesorul.

26. Mozaicul de religii sau confesiuni din Dobrogea, ori modul lor de manifestare studiat de călători, a dorit să clarifice celor interseați, că aici se petrecea ceva nemaiîntâlnit în Europa. În special rapoartele cu privire la existența unor foste bazilici creștine (la Babadag, sec. XIV), transformate în moschei musulmane la interior, păstrând în acelaș timp aspectul treflat al fostei clădiri. Interdicția de a se construi alte biserici creștine, dar libertatea cultului creștin neîngrădit de autoritate, în casele practicanților armeni (Babadag). sau români (Dăeni).

27. Stare psihologică.

comportând de fiecare dată rezumate ale călătoriilor efectuate prin regiune, notate de călători și transmise de cele mai multe ori jurnalistic sub forma unor reportaje de călătorii.

Imagologia lucrează în același timp comparativ și cu autoimagini extrase din istoriografie, geografie, hidro-geologie, etc.

2. - CIVILIZAȚIE ZONALĂ ÎN DOBROGEA

La făurirea unei imagini corecte asupra Dobrogei secolelor anterioare, au contribuit nenumărați factori aleatori de timp, de mod, de loc, de cauză, de informații puctuale, de toponimie, astfel încât devine aproape imposibil spre a-i cuprinde, enumera și epiuza, astfel încât demersul cercetării pare iluzoriu. Chiar canalizarea asupra unui domeniu de documentare și de sistematizare este greu de izolat.

În acest caz numai perseverența și subiectivismul neapreciat științific (!), poate să ofere rezultatele parțiale ale unui înreg. Dar în loc de nimic (ca acum despre Dobrogea) este un rezultat.

Rezultatele notabile pot să apară numai după atragerea elevilor de liceu, prin centralizarea într-o primă etapă a imaginilor dobrogene formulate pe diferite domenii, izolate din ansamblul general al cercetării cel puțin a celor nouă volume editate de Academia Română privind *Călătorii Străini despre țările Române.*

Tratarea izolată după teoria alăturată și mediatizate, centralizate după ani și decenii de cercetare, se pot finaliza cu un viitor **Tratat de Istorie a Dobrogei.** Mai puțină importanță are cel care o va scrie.

Apariția icoanelor dobrogene

Primele icoane asupra cărora se poate face un recurs în Dobrogea, au fost Firmanele și/sau documentele emise de Cancelaria Imperiului Otoman, cele pe care cercetători de seamă ai arhivelor turcești, Mihai Guboglu, Tudor Mateescu, Mihai Maxim, Tahsim Gemil, Anca Ghiață, Maria Alexandrescu Dersca - Bulgaru, Mustafa Ali Mehmet, Mustafa Ali Ekrem s.a. - mari turcologi ai documentelor otomane - le-au adus la cunoștința cercetării științifice românești și a publicului larg, în publicații elaborate sub egida Institutelor Academiei Române.

Firmanele, aceste documente primare emise de Poarta Otomană singurele de altfel în secolele XV - XVII, puteau să fie cunoscute de ambasadorii statelor occidentale și a consulilor de la Constantinopole, cu care aceștia informau curent cancelariile lor. Din oportunism sau din curiozitate acești ambasadori au

călătorit la rândul lor prin Dobrogea, rapoartele și informațiile furnizate de aceștia folosind la întocmirea unui cadru general al regiunii.

In Europa, icoane asupra Dobrogei au pătruns în conștiința publicului abia la sfârșitul sec. al XVIII - lea și s-au consolidat pe parcursul secolului al XIX - lea, atunci când au început să fie publicate rapoarte în volume importante, pe baza informațiilor date de misionarii creștini prin regiune sau traduceri ale documentelor și rapoartelor turcești.

În Principate, icoanele dobrogene s-au format mai cu seamă în Valahia în zona de contact de pe Dunăre cu *țara turcească* (Dobrogea), fiind în acelaș timp completate cu documente ale unor călători din Transilvania, care au avut misiunea de a face comerț sau a străbate regiunea.

Până la mijlocul secolului al XIX - lea în Europa se cunoștea după unele portulane madievale, că Dobrogea se numea ***Tartaria Mare*** - țara tătarilor -, spre deosebire de zona Bugeacului din sudul Basarabiei, unde se conturase ***Tartaria Mică.*** Numele simboliza și o zonă îndepărtată, necunoscută, undeva la marginea continentului, a lumii, în care locuri se petreceau fapte și evenimente incredibile pentru mass media occidentală. Cel de al doilea înțeles al denumirii Dobrogei, Tartaria, s-a deplasat azi în conștiința Europei, undeva în Extremul Orient.

Apariția primelor semnale despre Dunăre și despre Dobrogea, a pătruns în conștiința europeană la sfârșitul sec. al XVIII - lea după Revoluția Franceză, atunci când în cancelariile occidentale ***Chestiunea Orientului*** a căpătat o valoare politică de prim rang, în încercarea de a rezolva starea conflictuala care se perpetua la hotarele celor trei mari imperii danubiene, ***Imperiul Habsburgic, Imperiul Rusesc și Imperiul Otoman.***

3. - CONDIȚIONĂRILE CIVILIZAȚIEI ZONALE

Geografia teritoriului.

- Apartenența Dobrogei la arealul geografic al peninsulei Balcanice [28];
- Formațiuni politice medievale neconturate precis;

---

28. - C. Brătescu, *Pământul Dobrogei, în Vol. Dobrogea .....;* În lucrarea sa fundamentală cu privire la geografia și geologia Dobrogei, autorul spune că regiunea se aseamănă cu o peninsulă și un podiș, pe malul drept al Dunării. La vermea publicării acestei lucrări, autorul din considerente politice a evitat să spună a cărui continet este peninsula în cauză. În text, autorul este obligat științific să noteze că solul Dobrogei face parte din aceleași formațiuni aflate pe teritoriul de azi al Bulgariei de nord, afalte între râurile Provadiei și culmile Lomului Alb, relief ce aparține formațiunilor degradate de margine ale peninsulei Balcanice. D. 50. p. 3 - 10; și St. C. Pavlowitch, *Istoria Balcanilor.* Geografic, Dobrogea este o regiune care aparține de Balcani, de Rumelia Orientală; p. 111.

Conjunctura politică.

- Deschiderea comerţului pe Dunăre şi prin Marea Neagră;
- Rusia cu sudul Basarabiei în curs de recuperare;
- Imperiul Habsburgic şi apoi Austro - Ungaria incapabile politic pentru guvernarea micilor principate din lungul Dunării;
- Imperiul Otoman în curs de destrămare;
- Poziţia incerta a celorlalte state europene asistente la evenimente;
- Congresul de la Berlin. Ca urmare a prevederilor tratatului, s-a renunţat la noţiunea juridico - diplomatică de *suzeranitate* a Principatelor Române şi de *suveranitate* a Dobrogei din cadrul imperiului otoman, de atunci provinciile devenind independente în Statul Român; termenul politic reuşit de suzeranitate fiind menţinut şi transmis în anul 1878 Bosniei şi Herţegovinei.

Calitatea populaţiei dobrogene.

- Numărul redus de locuitori în raport cu suprafaţa disponibilă;
- Disponibilitatea populaţiei neislamice aservită doar economic în raport cu politica otomană. Religia musulmană nu a avut influenţe politice în domeniul conducerii administrative a Dobrogei.

Bogăţia ţinutului.

- Problema proprietăţii asupra pământului;
- Reformele *sitemului nou* predecesorul *tanzimatului* în Dobrogea. Primele *semnale de democraţie* în Dobrogea turcească. Respectul faţă de cetăţean.

4. - FORMAREA ICOANELOR DOCUMENTARE DOBROGENE

Pentru sistematizare enumerăm doar câteva elemente extrase din *condiţionările* expuse anterior. Ne referim la condiţionările politice - cele la care am avut cel mai curent acces -, fără să extindem *domeniile* anterioare, care privesc alte ştiinţe pluridisciplinare, psihologia, sociologia, limba şi cultura, folclorul, tradiţiile, s.a.

Imaginea Dobrogei a fost făurită în timp de :

a. - Oamenii de stat şi evenimentele politice guvernate de aceştia.

- Până la sfârşitul sec. al XVIII - lea. Sultanii Turci şi Cancelaria Otomană;
- Firmanele imperiale turceşti referitoare la Dobrogea;
- Războaiele ruso - turceşti;
- Principele Carol înainte de unirea Dobrogei;
- Congresul de la Berlin.

b. - Diplomaţii aflaţi în misiune în ţara turcească şi însoţitorii lor;
- Acreditarea ambasadorilor europeni până în sec. al XVII - lea;
- Diversificarea activităţii consulare după Pacea de la Kuciuk - Kainargi;
- Consulii acreditaţi în zona Dobrogei
  - Austriac la Varna;
  - Francez la St. Petersburg - Hector de Bearn;
  - Francez la Smyrna - Charles de Peyssonnel & fiul Charles (1727 - 1790), autorul lucrării *"Observations hystoriques et géographiques sur les peuples barbares qui ont habité les bords de Danube et du Pont Euxin"* - Paris 1765;
  - Englez, la Bucureşti Robert Gilmor Colquhoun, 1839 la Constanţa;
  - Papadopulos Vretos;
  - Urbain de Chausserie, s.a.
  - Consulatele CED de pe Dunăre.

c. - Călători şi Publicişti
- Ibn Batuta; Paul de Alep; Evlia Celebi;
- Karl von Moltke; Karl von Vinke;
- Xavier Hommaire de Hell;
- Ion Ionescu de la Brad sosit din Principate;
- Camille Allard; Joules Michel;
- John Trevor Barkley, Henry Charles Barkley, s.a.

d. - Publicistii români de altă limbă
- Martha Bibescu, s.a.

5. - MIJLOACELE CIVILIZAŢIEI ZONALE

a. - Impuse
  Conferinţe, tratate, congrese;
  Firmanele imperiale.

b. - Induse
  Rapoarte secrete, rapoarte diplomatice;
  Itinerarii;
  Reportaje, călătorii;
  Desene, hărţi, s.a.

c. - Curente
  Scrisori diplomatice;
  Scurgeri de informaţii;
  Spionaj, s.a.

6. - EFECTELE CIVILIZAŢIEI ZONALE ASUPRA DOBROGEI

Rezolvarea Chestiunii Orientului;

Unirea Dobrogei cu România;

După prăbuşirea Imperiului Otoman revendicările prin forţă au fost minore;

Menţinerea stării de securitate politică actuală în Europa de est.

II. ICOANE DOCUMENTARE DOBROGENE

Despre suzeranitate. Principiu diplomatic special care presupune o autonomie internă, odată cu ştirbirea suveranităţii externe. Regimul dominaţiei otomane asupra ţărilor române nu a cuprins substituirea formelor vieţii de stat cu instituţiile politice otomane.

Despre suveranitate. Este un atribut fundamental al statului care comportă deplina independenţă a puterii de stat în raport cu alt stat, care consfinţeşte drepturile în politica internă şi externă fără nici un amestec din afară.

Suzeranitatea a fost atribuită ţărilor române prin Capitulaţii. Mircea cel Bătrân a fost primul domnitor român care a beneficiat într-un fel de acest regim, termenul de *proskinitis* (închinare) fiind acceptat la început mutual de Sultanul Baiazid al II - lea după Rovine (1388), pentru ca Laiotă Basarab să obţină de la Sultanul Mahomed al II - lea în 1460 o altă înţelegere - probabil nescrisă - . Sistemul capitulaţiilor a fost promovat mai târziu în mod mutual de Mihai Cantacuzino în anii 1772 - 1787, sistem menţinut până în anul 1877 până la Independenţa României.

Esenţa suzeranităţii aplicată de Poarta Otomană principatelor, se datorează după opinia noastră mai mult greutăţilor tehnice întâmpinate la traversarea Dunării indiferent pe unde, de către o mare armată otomană de control sau de represalii, ceea ce nu a fost cazul cu teritoriile de la sud de Dunăre. Considerăm că a fost o cedare temporară a Turciei bazată pe angajamentul domnitorilor români, de a plăti periodic obligaţiile faţă de poartă.

În schimb, Dobrogea s-a aflat permanent sub regimul otoman în graniţele Rumeliei şi apoi a Rumeliei Orientale, ca o regiune oarecare a Imperiului Otoman. Unirea Dobrogei cu România în anul 1878 a transferat suveranitatea turcească a Dobrogei asupra României.

Confuzii menţinute neintenţionat

Transferul de suveranitate al Dobrogei turceşti în favoarea României din anul 1878, nu afectează cu nimic realizările tehnico - economice dobrogene anterioare unirii în raport cu Principatul României. Aşa cum a prevăzut şi Tratatul de la Berlin, România s-a substituit Turciei otomane cu toate îndatoririle preluate.

a). Prima linie ferată din Imperiul Otoman.

De mai bine de o sută de ani nu se acceptă faptul că prima linie ferată din România s-a construit în Dobrogea în anul 1860. Linia ferată Constanţa - Cernavodă construită în lungime de 64 km. Se păstrează în continuare prioritatea liniei ferate de la Bucureşti la Giurgiu, construită în 1869 pe o lungime de 37 km.

Ambele linii ferate au fost construite prin concesiune de către DBSR în Dobrogea şi de către firma Strusberg (în asociere cu DBSR) în Principatul României. Ambele au fost construite cu proiectele şi finanţarea concesionarilor.

Linia din Dobrogea a fost construită de J. T. Barkley.

Trenul oficial al inaugurării din 1869 spre Giurgiu a fost condus de acelaş J. T. Barkley.

Ambele linii au fost răscumpărate de Statul Român în anul 1882.

Amintim că linia ferată de la Constanţa la Cernavodă p.i.f. în 1860, este prima linie construită în Orientul Europei în Imperiul Otoman, deoarece documente englezeşti publicate recent [29], demonstrează că linia ferată Smyrna - Aidîn din Orientul Mijlociu a fost p.i.f. în anul 1862, deşi fusese concepută contemporan cu linia ferată de la Cairo la Alexandria, p.i.f. în anul 1857, pentru Canalul de Suez din continentul african.

Pe această linie au circulat primele însemne poştale cunoscute în Orientul Europei, pe linia ferată de la Constanţa şi pe Dunăre de la Cernavodă la Viena.

b). Comisia Europeană a Dunării

A fost înfiinţată ca urmare a ***Tratatului de Pace de la Paris*** din anul 1856.

CED, şi-a început activitatea în Delta Dunării şi în Dobrogea fără să afecteze în vreun fel suveranitatea statului.

A restabilit navigaţia la gura de vărsare de la Sulina în anul1861 şi a finalizat Canalul Maritim Sulina în anul 1897.

---

29. G. Sassower, *Studies in the Art of Rat-Catching lead to Kustendje and Tchernavoda,* The London Philatelist, vol 94, 1985, The Royal Philatelic Society, London, p. 98 - 114; şi G. Sassower, *The Danube and Black Sea Railway: Further details,* The London Philatelist, vol. 105, 1996, p. 74 - 84.

Construcţiile realizate de CED au intrat în patrimoniul public al României în anul 1938.

Toate realizările CED au avut aceiaşi finanţare a concesionarilor ca şi în cazul DBSR, transferul public către România făcîndu-se paşnic şi legal în urma Angajamentului de la Sinaia, la care au fost semnatare aceleaşi state care în principiu înfiinţase CED cu 80 de ani înainte.

Dobrogea, deşi morfologic face parte din Peninsula Balcanică, după cum precizează în lucrarea sa marele savant C. Brătescu, geografic, geologic, pedologic, hidrologic, ca regiune politică statală face parte din România.

Totuşi, se prea multe ori, atunci când se vorbeşte oficial şi public despre contribuţiile românilor la efortul naţional, poziţia opiniei publice româneşti este sintetizată parcă de versurile poetului : ***Moldova, Ardealul şi ţara Românească.*** O versificare oarecare.

Fără Dobrogea care reprezintă 12 % din teritoriu, fără Banatul românesc aprox. 8 %.

Avem convingerea că contribuţia noastră la întregirea României, am argumentat-o la începutul acestui volum în capitolul Despre Constănţeni. Acei constănţeni de toate etniile recenzate în Dobrogea şi în România, care nici pe departe nu s-au săturat de România.

Ca o reminiscenţă a întârzierilor politice în promulgarea Legii de administrare a Dobrogei, aplicabilă abia în anul 1908, Dobrogea nu are o zi anume în calendarul sărbătorilor româneşti, în care locuitorii zonei să se bucure alături de ceilalţi români cântând Hora Unirii. În aceiaşi situaţie se află şi Banatul românesc.

În opinia tuturor dobrogenilor cinstiţi născuţi şi educaţi în Romînia, versurile eminesciene ***De la Nistru pân-la Tisa*** sunt cele care vor exprima adevărata stare de spirit.

Sfârşitul volumului I

INDICI

A

Agop, Aram - 30, 32, 60, 61
Allard, Camille dr. - 61, 63, 64, 107, 109, 112, 114, 116, 118, 121, 220
Alleon, C. - 27
Alexandrescu, M. D. B. - 217
Alep, P. de - 220
Andersen, Hans Cristian - 58, 121
Andrei, Mihaela - 35
Sf. Apostol, Andrei - 25
Antoninus Pius - 98, 116
Apolodor din Damasc - 66
Apollonius Epistratos - 70
Arghir, Vasile - 35
Arrian - 124
Aslan, Ana - 61
Aslan, Artin - 60, 61, 64
Aslan, Mariam - 60
Aslan, Tigran - 61
Aslanian - 60
Avril, Adolphe d' - 20

B

Bacalu, Maria - 14
Baiazid II, sultan - 221
Ibn Batuta - 220
Barkley, J. T. - 220, 222
Barkley, C. H. - 220
Bataillard, P. - 208
Barbu, Vasile - 122
Barnea, Ion - 191
Bavaro, Severino - 14
Băcilă, Ioan C. - 47
Bănescu, Ion - 166
Bărbulescu, Maria - 193, 206

Bătrânu Nicolae - 35
Bearn, Hector, viconte de - 45, 47, 220
Begeman, C. - 56
Bellu, Vasile - 170
Berciu, Dumitru - 191
Bibescu, Martha - 220
Bismarck, cancelar - 209
Blebea, Ion Zaharia - 50
Blondeau, E. - 60
Braun, A. - 109
Brătescu, Constantin - 65, 67, 218, 223
Brătianu, Dumitru - 210
Brătianu, Gheorghe, I. - 44
Bonaparte, Napoleon - 46
Bondar, Constantin - 67, 146
Broască, Octavian - 35, 39
Bucovală, Mihai - 193, 206
Burada, Teodor - 139
Buzoianu, Livia - 193

C

Canarache, Vasile - 109, 198-201
Cantacuzino, M. - 221
Carol I, Rege - 208, 209
Caruso, Conrad - 131
Călinescu, George - 52
Ceaușescu, Nicolae - 188, 198
Cernovodeanu, Paul - 213
Chera, Constantin - 83, 84, 193, 206
Cepreagă, Ion - 35, 34
Chirac, Jaques - 202
Chirobocea, Petru - 39
Chiroșca, Virgil - 34
Chiriac, Marinel - 29, 143, 145, 157, 161, 169
Chousserie, Urbain de - 21, 220
Cleante, Traian - 193
Ciortan, Romeo - 35, 39
Coiciu, Mihail - 181
Comșa, Vasile - 35

Cobălcescu, Gr. - 211
Colquhoun, R. G. - 220
Condurachi, Emil - 191
Constantin cel Mare, Împăratul - 102
Constantin, Anca - 192
Cotovu, Ovidiu - 140
Cotovu, Virgil - 140, 152, 156
Covacef, Zaharia - 70, 193, 206
Croitoru, Mihai - 39, 41
Cuingioglu, Ion - 35
Curtmola, Irfan - 35
Custurea, Gabriel - 206

D

Dabo, G. - 168
Damadian, Cik - 182
Daicoviciu, Constantin - 196
David, O. - 168
Decebal - 66
Dogaru, Iulian - 39
Domenico, Carro, Amiralul - 96
Doussault, dr. - 49, 58
Dragoş, Vasile - 14
Dragu, Theodor - 23
Dulică, Mihail 35

E

Ekrem, M. A. - 217
Elena, mama lui Constantin cel Mare - 102
Eminescu, Mihai - 52, 209
Espinasse, general d' - 59
Evlia, Celebi - 56, 121, 176, 220

F

Falco, guvernator - 118, 179, 180
Foscolo, familia - 63

G

Gemil, Tasin - 217
Georgios - 102
Sf. Gheorghe - 100-104
Ghiață, Anca - 217
Ghica, Ion - 211
Girardin, S.M. - 208
Gladstone, E. G. - 208
Grigorescu, Horia - 170
Gruber, I. - 163
Guboglu, Mihai - 217

H

Hadrian, Împăratul - 88, 97, 98, 124
Hartley, Sir Charles A. - 130
Handsford , Robert - 131
Hașotti, Puiu - 206
Heros Manimazos - 73
Hommaire de Hell, Xavier - 58, 220

I

Iason - 24
Iisus Hristos - 102
Iliescu, Ion - 198
Ioanovici, Aurel - 156, 173
Ionescu Dobrogianu, Marin, col. - 45, 48
Ionescu de la Brad, Ion - 58, 59, 107, 211, 220
Irimia, Mihai - 193, 206
Irving, maistru - 186
Ivaniuc, Anatolie - 35, 39

J

Jarre, Jean Michel - 15
Joules, Michel - 50, 220

K

Kogălniceanu, M. - 210

L

Laiotă, Basarab - 221
Lascu, Stoica - 211
Lăzărescu, D. A. - 211, 213
Lungu, Virgil - 206
Luther, Sofia - 136

M

Mahmud al II-lea - 46, 56, 221
Manoliu, Ioan - 145
Marcus, Aurelius - 116
Marvan, E. - 45
Mateescu, Cristea - 145
Mateescu, Tudor - 217
Maxim, M. 217
Măgureanu, Mircea - 35, 39
Mehmet, M. A. - 217
Michelet, J. - 28
Mircea cel Bătrân - 221
Mirea, Ion - cop. 1
Mitu, Sorin - 213
Mocanu, Dan - 39
Moltke, Karl von - 48, 57, 59, 220
Mugioiu, Gheorghe - 14

N

Neacșu, Vasile - 14
Nicolae I - 47
Nistor, Ioan - 191

O

Olănescu, Costache - 131
Oprescu, George - 47
Opreanu, Remus - 86
Oscar, Han - 52
Ovidius - 106, 110

P

Papadopulos, Vretos - 58, 178, 220
Papuc, Ghe. - 193, 206
Pastor, H.W. - 136
Pavel, Mihai - 35
Pavlowitch, St. - 210, 218
Pârvan, Vasile - 115, 119, 120, 187, 194
Petre, Nicolae - 35
Petrescu, Gheorghe - 28
Sf. Apostol Petru - 25
Peyssonel, Ch. - 220
Pippidi, D.M. - 191
Philiskos Zoticos - 78
Pleus, Franz - 136
Poenaru Bordea, Ghe. - 122
Polonic, Pamfil - 116, 167
Popescu, Ghe. - 143
Popescu, Gogu - 35
Procopius din Cesareea - 109

Q

Quinet, E. - 208

R

Radicevici, Toma - 51, 55, 56, 58, 59, 63
Rădulescu, Adrian - 114, 188-207
Rădulescu, Irina - 192
Rădulescu, Nicolae - 14
Rădulescu, Radu - 192
Rădulescu, Ştefania - 192, 194, 196
Rădulescu, Vasile - 190
Rougé, Jean - 96
Roebuck, J.A. - 208
Rufina, mama lui Theocritos - 75

S

Saligny, Anghel - 43, 134, 143, 147, 154, 166, 170
Saraga, M. - 172
Sassower, G. - 222
Sălceanu, Grigore - 14
Sassu, Vasile - 170
Selim al III-lea - 46
Servilius Fabianus M. - 118
Simescu, Constantin - 35
Spătaru, Arcadie - 67
Stoian, Mircea - 87, 88
Sturdza, Pr. D. - 63
Suceveanu, Al. - 197

Ş

Ştefan, Ghe. - 191
Şeitan, Ana - 14

T

Taitbout de Marigny, F. - 48, 107, 109
Tănăsescu, G. - 172
Târpă (Cârpă) - 21
Teodorof, Al. - 116
Theocritos - 75, 76
Sf. Theodor - 103
Traian, Împăratul - 66, 98, 118, 201
Trafali, Orese - 115, 116
Tocilescu, Gr. - 86, 115, 116, 167, 179, 197
Tudor, Dumitru - 191
Turbo, guvernator - 179, 180

Ţ

Ţoringhibel, Laurenţiu - 35

U

Ubicini, J.A. - 208
Ulubeanu, Mircea - 156

V
Vâlcu, Vasile - 194, 198, 199, 200
Vesconte, Pietro - 104
Vinke, Karl von - 220
Vitruvius - 118, 119
Voinica, Nicolae - 35, 41
Vulpe, Radu - 115, 193

W
Wegener, Max - 136

Z
Zaharia Gheorghe - 14
Zahariade, P.A. - 154, 156, 159

Y
Yorceanu, Spiridon - 23, 59, 131
Yourcenar, Marguerite - 88

BIBLIOGRAFIE

Allard, C., *Mission médicale dans la Tartaria - Dobroutcha,* Paris 1857; *idem, La Dobroutcha,* Paris 1859; *idem, La Bulgarie orientale,* Paris 1864. Volume cercetate la BAR, București.

Aricescu, A., *Despre zidul de apărare al Tomisului în vremea lui Ovidiu,* Pontica V, Constanța 1972, p. 441

Barbu, V., *Tomis, orașul poetului exilat,* Ed. Albatros, 1977, București.

Barnea, I., Ștefănescu, A., *Din istoria Dobrogei vol. III,* Editura Academiei RSR, București 1975.

Băcilă, I. C., *Stampe și hărți privitoare la trecutul Dobrogei,* Anelele Dobrogei, 1928, p. 247 - 283.

Boca, M., *Dobrogea veche în stampe și gravuri (1826 - 1882),* Pontice I, 1968, Constanța.

Bondar, C. *Marea Neagră. Monografie hidrologică.* București, 1973; *passim,* în lucrările sale publicate în anuarele ICH București despre Dunăre și despre litoral; *idem,* dr. ing Bondar C, articole în revista Ligii Navale Române - Marea Noastră -, 1998 - 2003.

Bounegru, O., *Reprezentări de ambarcațiuni pe monumente din Sciția Mică în sec. I – III e.n.,* Istros, I, Brăila 1980; *idem, Observații privind vămile Dobrogei romane,* AIIA XVII, Iași 1980; *idem, Tipuri de nave la Dunărea de Jos în sec. IV – VI e.n.,* Pontica XVI, 1983 Constanța; *idem, Considerații privind portul cetății Callatis în antichitate,* Pontica XIX, Constanța 1986;

idem, Portul Histriei în antichitate, Studii Clasice XXVI, 1988, București, p. 67 - 79.

Brătescu, C., *Coasta de răsărit a Constanței,* Anelele Dobrogei 1926, Cernăuți, p. 65 -72; *idem, Clima Dobrogei,* în volumul omagial : *50 de ani de viață românească,* Analele Dobrogei, 1928, Cernăuți, Delta Dunării sc. 1 : 100.000.

Brătianu, Gh. I, *Marea Neagră vol. I, II,* Editura Meridiane, București 1988.

Breier, A., *Lacurile de pe litoralul românesc al Mării Negre, Studiu hidrogeografic,* Editura Academiei RSR, București, 1976.

Bucovală, M., *Necropole elenistice la Tomis,* Constanța; *idem,* Tomis, I, 3, 1968, p. 19; *idem, Cercetări în zona de nord est a orașului Constanța,* Pontica III, Constanța 1970, p. 204 - 207.

Bucovală, M., Papuc, Gh., *Date noi privind cercetările arheologice de la*

Ovidiu, Pontica XIII 1980, XIV 1981, XVII 1984, Constanța.
Canarache, V., *Tomis,* Ed. Meridiane, București, 1961.
Canarache, V., *Das Archäologische Museum in Constantza,* Constanța 1967.
Cantacuzen, J.B., *Die Vergrösserung und Neuanlage des Hafens Constanza,* București f.a.
Caraivan, G., *Evoluția zonei Mamaia în quaternarul târziu,* Pontica XV, 1982; *idem, Old Dobrogean Black Sea Coast Lines,* Pontica XXXI, 1998.
Carol, I., Rege, *Memoriile Regelui Carol I al României,* vol I - IV, ed. Machiavelli, București, 1995.
Cernovodeanu, P., *Românii și primele proiecte de construire a canalului Dunăre – Marea Neagră (1838 – 1856),* Revista de Istorie, 2, 1976.
Clausetti E., *Navi e simboli maritimi sulle monede dell'antica Roma,* Rivista Maritima, XI, 1938. Pentru terminologie antică.
Cleante, Tr., *cercetări inedite Constanța 1980 - 1992.*
Cioroiu, C., *Călători la Pontul Euxin,* Ed. Sport Turism, București 1985.
Cotovu, V. *Date hidrografice pentru țărmul românesc al Mării Negre.* București, 1945; *idem, Portul Constanța.* București, 1936. *Curierul Prefecturii Constanța,* cotidian din 18 mai1995, p. 2.
Démidoff, A., conte de , *Voyage dans la Russie Méridionale et la Crimée par la Hongrie, la Valachie et la Moldavie,* Paris 1854.
Ekrem, A., M., *Civilizația turcă,* Ed. Sport Turism, București, 1981.
Georgescu - Cheluță, N., *Contribuții la topografia Tomisului sec. VI,* Pontica X 1977.
Gordon, L., Lidell, Ch., *Danube and Blak Sea railway and Kustenge Harbour,* 1855 - 1857.
Hartley, Ch. A., *Description of the Danube Delta and of the works, recently executed at Sulina Mouth.* Proc. Inst. of Civil Engineers, Ed. Wiliam Clokes and sons, London 1862, vol. 1 - 2.
Hartley, Ch. A., sir, (Raport privind modificările recente în lungul coastei la Delta Dunării și consolidarea lucrărilor provizorii de la bara Sulina, t. n), din 12 mai 1873, 300 p. BAR. II, 398.923.
Ionescu de la Brad, I., *Excourssion agricole dans les plains de la Dobroudja,* Constantinopol 1850. Traducere de Vintilă Mihăilescu în Analele Dobrogei I, 1922.
Ionescu, I.m Cdor (r), Politica navală a României între 1919-1941, Ed. A.C.I.M.C., 2002
Ionescu M. D., Lt., *Cercetări asupra orașului Constanța, Geografie și Istorie;* Tipografia Thoma Basilescu, București 1897.

Povestea Farului Genovez este o evocare a trecutului constănțean din punct de vedere arheologic, în care s-au folcsit documente, planuri, fotografii, aflate în patrimoniul Muzeului de Istorie națională si Arheologie din Constanța, cu acordul, sub îndrumarea si cu sprijinul cercetătorilor muzeului.

Acest volum contine o poveste adevărată, ce se adresează în special elevilor de liceu.

Tinerilor cititori le prezentăm imagini si detalii istorice din trecutul orasului, multe dintre ele aflate în fototeci si colectii de cartofilie.

covacef@datanet.ro

ISBN 973 - 644 - 250 - 0